AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

UNIDADES DE SBD DAUNTLESS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



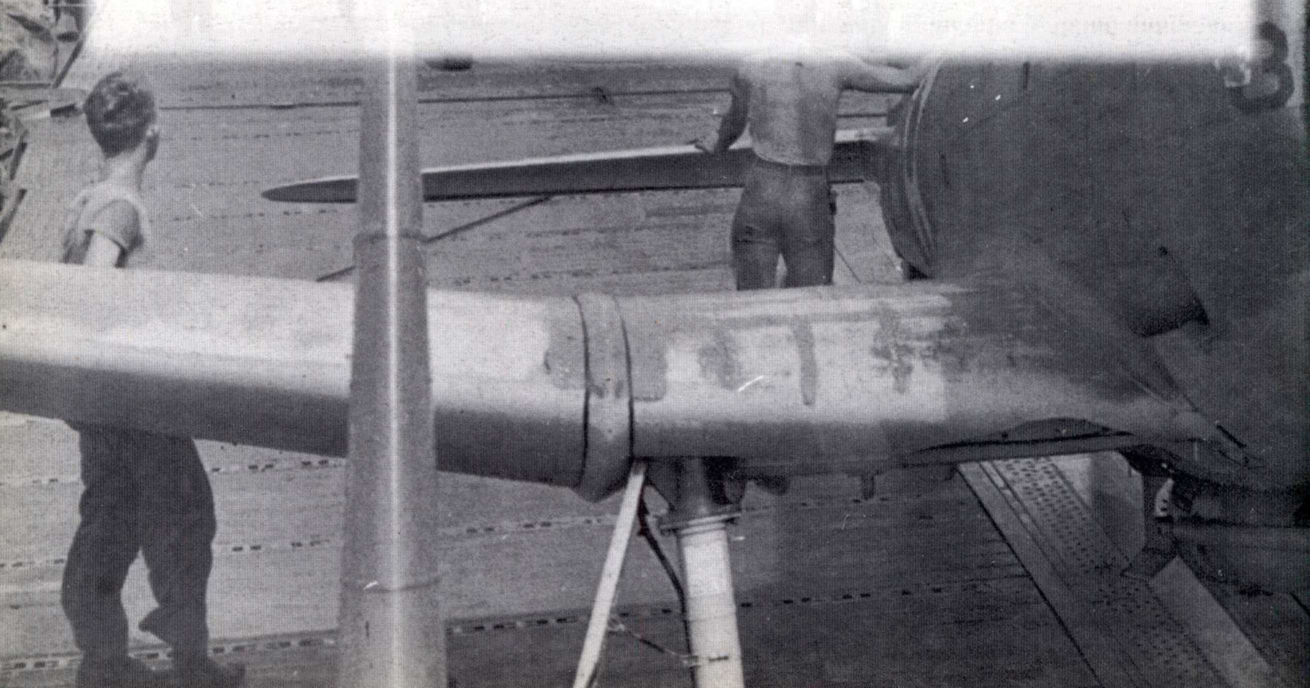
ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

UNIDADES DE SBD DAUNTLESS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

GLOSARIO

2nd Lt(2Lt):	Alférez
AAF (Army Air Force):	Fuerza Aérea del Ejército (EE UU)
ACV:	Portaaviones Auxiliares
Adm:	Almirante
AT:	Agrupación Táctica
BG (Bomb Group):	Grupo de Bombardeo
Capt (Captain):	Capitán
CO (commanding officer):	Oficial al Mando
Commander (Cdr):	Teniente de Navío
Col (Colonel):	Coronel
Cpl (Corporal):	Cabo
CPO (Chief Petty Officer):	Primer Contramaestre
CV:	Portaaviones de la Marina de EE UU
DD:	Destructor
Ensign (Ens):	Alférez de la Marina
Flt Sgt (Flight Sergeant):	Sargento Primero
Grp Capt (Group Captain):	Coronel
HMS:	Buque de su Majestad (británico)
IJNS (Imperial Japanese Navy Ship):	Buque de la Marina Imperial Japonesa
Lieutenant (Lt):	Teniente
Lieutenant Commander (Lt Cdr):	Capitán de Corbeta
Lt (junior grade)(Lt (jg)):	Alférez de Navío
MAG (Marine Air Group):	Grupo Aéreo de la Infantería de Marina
Major (Maj):	Comandante
Maj Gen (Major General):	General de División
Petty Officer (PO) 1st Class:	Segundo Contramaestre de 1ª Clase
Rear Admiral (RAdm):	Contraalmirante
RM1/c (Radioman 1st Class):	Operador de Radio de 1ª Clase
RM2/c (Radioman 2nd Class):	Operador de Radio de 2ª Clase
RM3/c (Radioman 3rd Class):	Operador de Radio de 3ª Clase
RNZAF (Royal New Zealand Air Force):	Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda
Sqn:	Escuadrón
USAAC:	Aviación del Ejército de Tierra de EE UU
USAAF:	Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE UU
USS:	Buque de EE UU
VAdm (Vice Admiral) :	Vicealmirante
VB:	Escuadrón de bombarderos de la Marina de EE UU
VC:	Escuadrón mixto de la Marina de EE. UU.
VF:	Escuadrón de caza de la Marina de EE UU
VGS:	Escuadrón de exploración y escolta de la Marina de EE UU
VMF:	Escuadrón de caza de la Infantería de Marina de EE UU
VMS:	Escuadrón de exploración de la Infantería de Marina de EE UU
VOC:	Escuadrón mixto de observación de la Marina de EE UU

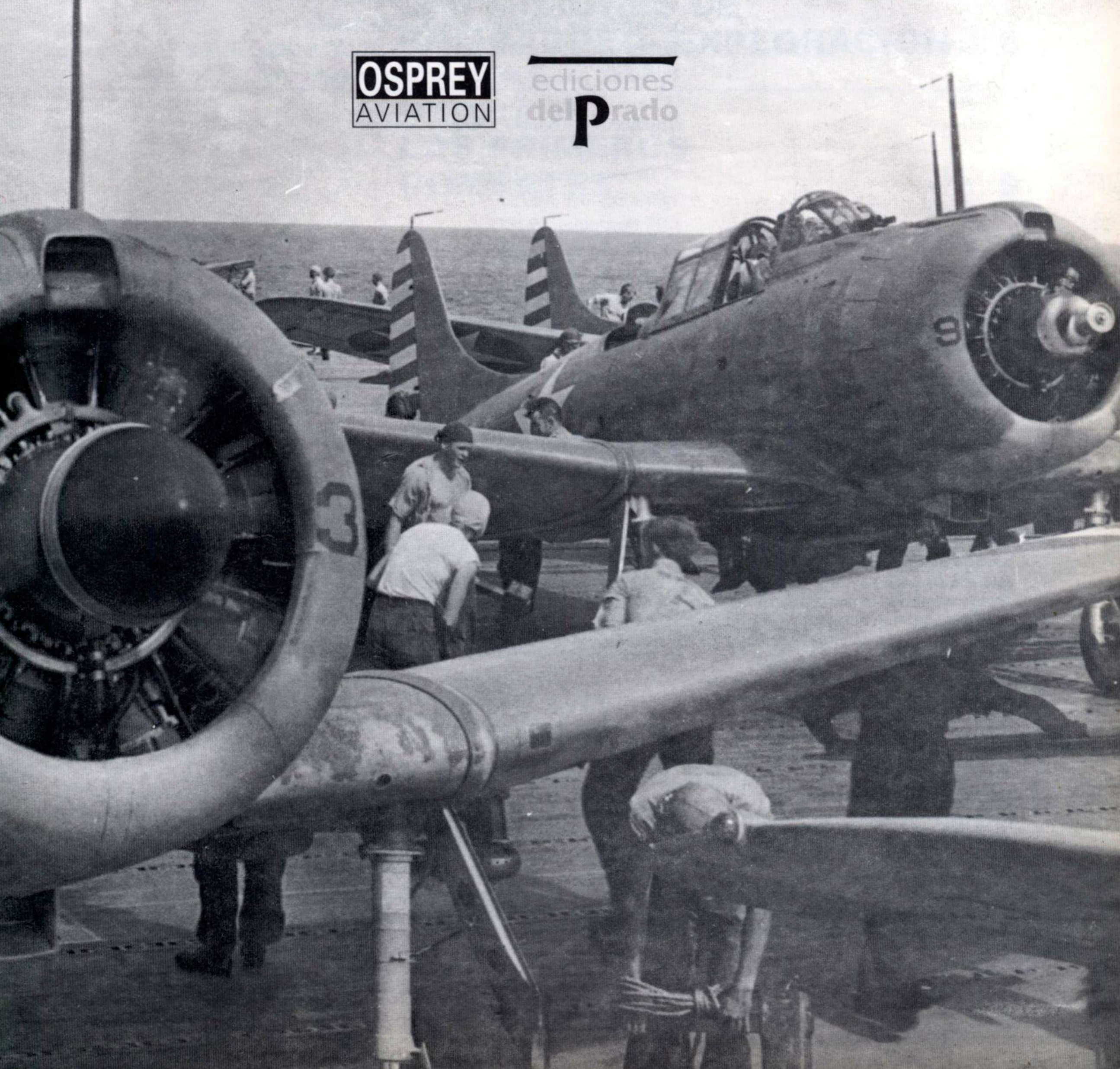


AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 33

UNIDADES DE SBD DAUNTLESS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



El Lt Sid Bottomley Jr. del *Bombing 3 (Escuadrón de Bombarderos 3)* endereza el SBD-3 BuNº 03246 justo por encima de un mar azotado por los proyectiles trazadores, después de su ataque de bombardeo en picado contra la fuerza de ataque de los portaaviones japoneses el 4 de junio de 1942. Desde entonces, el eficaz ataque de los SBD contra la flota del Adm Nagumo ha sido reconocida de forma general como la acción fundamental de la Guerra del Pacífico. Bottomley, que recibió una Cruz de la Marina por su participación en esta trascendental salida, iba acompañado en este ataque del USS *Yorktown* (CV 5) por el AMM2/c Daniel F. Johnson. Este teniente participó en más acciones con el VB-3 (por entonces a bordo del USS *Saratoga* (CV3)) durante la batalla de las Islas Salomón Orientales, el 24 de agosto de 1942 y tomó parte en el hundimiento del portaaviones ligero japonés *Ryujo*.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en: *SBD DAUNTLESS UNITS OF WORLD WAR 2*
Publicado por vez primera en Gran Bretaña en 1998

Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 6º
28003 Madrid, España

Texto de Barrett Tillman
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Tom Tullis
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Dibujos a escala de Mark Styling

Importador y distribuidor en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Avda. Belgrado, 634, 4º I. 1092- Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-389-1
D.L.: M-47304-2000

ÍNDICE

LAS MISIONES DE BOMBARDEO-EXPLORACIÓN

Pearl Harbor, el Mar del Coral, Midway, Guadalcanal, las Islas Marianas y las Islas Filipinas, una guía turística por la Guerra del Pacífico, todos fueron hitos en la carrera de combate de los Douglas SBD Dauntless, probablemente el avión de ataque naval más importante de todos los tiempos.

Ningún otro avión con base en los portaaviones ha ejercido un efecto tan trascendental en la historia del mundo. Sólo en Midway, tres escuadrones de SBD invirtieron el curso de la Guerra del Pacífico, mientras que la contribución de los Dauntless, tanto antes como después de esta acción central, añadió más fama a su nombre.

La designación genérica de VSB definía las misiones de bombardeo-exploración: un avión bivalente, adecuado tanto para el reconocimiento como para el ataque. Por consiguiente, los SBD componían la mitad de la dotación de un grupo aéreo normal de la Marina de EE UU a finales de 1941. Los escuadrones de exploración (VS) tenían asignados nominalmente 18 Dauntless, al igual que los escuadrones de bombardeo (VB). Entre ambos controlaban 36 de los 72 aviones embarcados habitualmente, aunque algunas veces el jefe del grupo aéreo disponía también de un SBD asignado de forma personal.

Descendiente del bombardero de vuelo en picado BT-1 de Northrop de 1935, el Douglas SBD-1 voló por vez primera en El Segundo, California, el 1 de mayo de 1940, justo cuando la batalla de Francia entraba en su fase final. Las unidades de Infantería de Marina de EE UU (USMC) recibieron los *modelos uno* para sustituir a los veteranos Great Lake BG biplanos, mientras que los SBD-2, con mayor radio de acción, llegaron a los escuadrones de los portaaviones de la Marina desde comienzos de 1941.

VICTOR BAKER. EL BOMBARDEO

El bombardeo era la función principal en la vida de los SBD, alcanzando blancos difíciles y a veces maniobrando a mucha velocidad sobre mar abierto. La precisión necesaria para colocar una única bomba sobre un destructor de 106 metros de largo y 12 metros de ancho a 30 ó 35 nudos sólo se podía conseguir mediante una práctica rigurosa.

Un ataque de bombardeo a gran escala implicaba a 18 SBD que se aproximaban al blanco en tres divisiones de seis aviones cada una. Cada división estaba compuesta por dos secciones, cada una de ellas con un jefe y dos puntos volando en formaciones Vic de tres aviones. Habitualmente, los puntos volaban ligeramente por detrás, a ambos lados, adelantándose o retrasándose según la situación táctica.

Al aproximarse al punto de picado a 14.000 ó 15.000 pies, el escuadrón pasaba de la formación Vic al escalón. En ese momento, cada pi-

loto se colocaba en un intervalo con relación al Dauntless por delante de él, cerraba el mando de gases y desplegaba los frenos de picado; en los SBD se extendían unos *flaps* perforados en el borde de salida de las alas para ralentizar el descenso. En una aproximación habitual de bombardeo en vuelo en picado, los aviones descendían de 70º a 75º en vertical a unos 240 nudos. Desde el momento de la inclinación hasta la altitud de lanzamiento (habitualmente de 1.500 a 2.000 pies), el picado duraba de 30 a 35 segundos.



Edward H. Heinemann llegó a ser conocido como Mr *Attack Aviation* (*Señor Aviación de Ataque*) en los círculos militares de EE UU. Dirigió el proyecto BT, que produjo el BT-1 y siguió desarrollando este avión hasta el SBD. Además, entre sus diseños de la II Guerra Mundial se encontraban los bombarderos ligeros Douglas A-20 Havoc y A-26 Invader para la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra, y en la postguerra produjo una serie muy duradera de modelos para la Marina. Entre estos últimos se encontraban el AD/A-1 Skyraider con motor de émbolo, seguido del A3D/A-3 Skywarrior y el A4D/A-4 Skyhawk a propulsión.

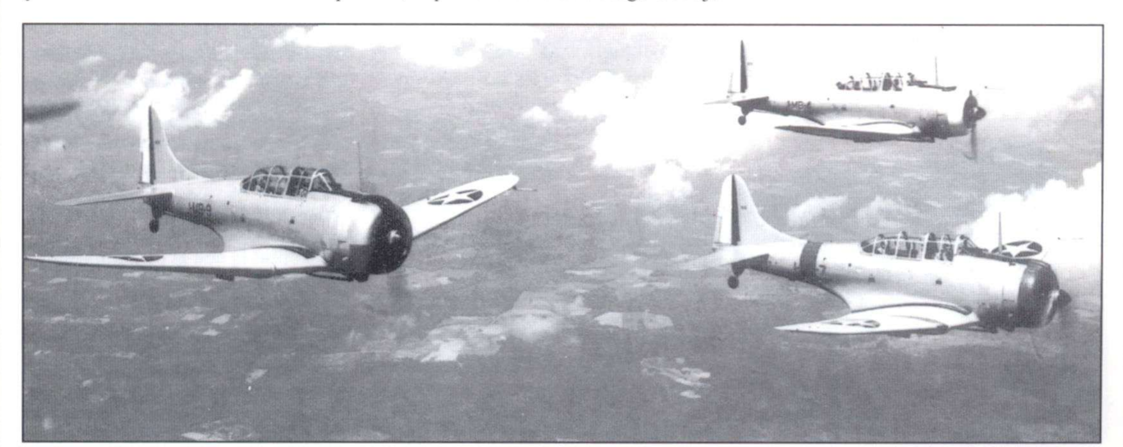
Cada escuadrón tenía variaciones sobre la norma habitual, según su experiencia y circunstancias. Si era probable la interceptación por parte de cazas, los ametralladores llevaban las cúpulas abiertas y las ametralladoras de 8,46 mm desplegadas. Algunos escuadrones escondían las ametralladoras durante el picado, y luego sacaban el armamento en la recuperación.

Un SBD completamente armado en una misión de bombardeo transportaba una bomba perforante o de uso general de 456 kg bajo el fuselaje, además de una bomba ligera de 45,6 kg debajo de cada ala. El tipo de espoleta variaba según los blancos previstos; un buque con mucho blindaje se atacaba mejor con bombas perforantes adaptadas con espoletas de acción retardada para facilitar la detonación dentro del casco.

Después del lanzamiento, los pilotos recogían los frenos de picado ya que los SBD no mantenían el vuelo a nivel fácilmente con los frenos desplegados. A menudo, se hacía la recuperación lo antes posible para reducir la exposición al fuego antiaéreo enemigo y se realizaba un rápido trayecto de desviación hasta el punto de encuentro predeterminado. Normalmente, el punto de encuentro se situaba en la dirección del vuelo de regreso para acelerar el reagrupamiento. Un bombardero-explorador localizado a poca altitud tenía pocas posibilidades de sobrevivir a un ataque decidido de los cazas; era mejor permanecer en grupo con la defensa que ofrecían las múltiples ametralladoras.

Los bien diseñados mandos del SBD permitían realizar correcciones precisas durante el descenso en picado, especialmente a lo largo del eje

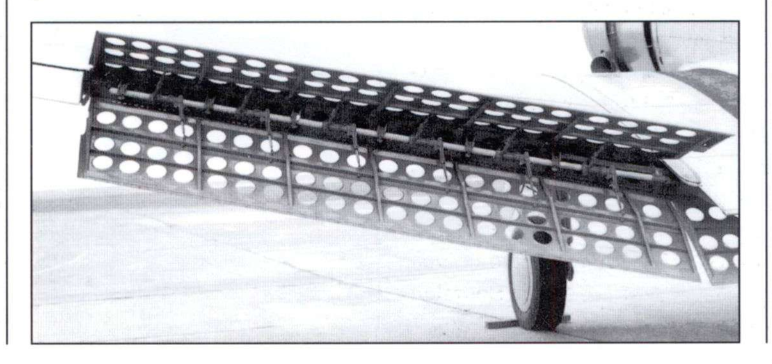
De forma contraria a la práctica habitual, la Infantería de Marina de EE UU recibió el grupo inicial de los SBD-1 de la producción en 1940 y el Escuadrón de Bombardeo 1 de la Infantería de Marina (VMB-1) fue una de las primeras unidades de Dauntless. Este escuadrón fue renombrado como VMSB-132 en julio de 1941 y se desplegó en Guadalcanal en noviembre-diciembre de 1942, seguido de un segundo periodo de servicio en combate a finales de 1943.



de balanceo, gracias a los excelentes alerones del Douglas. Los pilotos que pilotaban tanto los Dauntless como los SB2C Helldiver preferían normalmente los SBD ya que eran plataformas más estables en los picados de 70 grados a una velocidad de 210 nudos (386 km/h). Los SB2C-1 y -3 llegaban ambos a 310 nudos (568 km/h), aunque los *flaps* mejorados de los modelos cuatro y cinco redujeron la velocidad a unos 260 nudos (480 km/h), a menudo con más precisión.

El ataque contra Pearl Harbor amplió la vida de los SBD más allá de lo previsto por la Marina. En septiembre de 1940 se había encargado un grupo de 174 SBD-3, cuya entrega comenzó en marzo de 1941. El último avión de este pedido se recibió en enero de 1942, momento en el cual los obsoletos SBD disponibles tenían un valor infinitamente superior a los SB2C Helldiver, más grandes y pesados y en absoluto disponibles.

Estos SBD del *Scouting 6* se aproximan al *Enterprise* en el Día de la Marina, 27 de octubre de 1941. Un año después, el *Gran E* y sus Dauntless participarían intensamente en la batalla de Santa Cruz, en la que el buque sufrió daños graves por culpa de los aviones de los portaaviones japoneses.



Los frenos de velocidad de los SBD en toda su extensión, con los *flaps* de picado en la parte superior y los *flaps* de aterrizaje en la parte inferior. Los agujeros del tamaño de una pelota de tenis permitían que la estela pasara a través de los *flaps* sin perder la corriente de aire sobre las superficies de cola, especialmente los elevadores, facilitando de esta forma la recuperación del picado. Este avión es el A-24B 42-54582, que fue reconstituido con la configuración de un SBD-5 por el autor y por su padre en 1971-1972 y llegó a volar durante varios años. En última instancia, este bombardero de vuelo en picado pasó a formar parte del Museo Aeroterrestre de la Infantería de Marina en Quantico, Virginia, en 1976.

LOS PRIMEROS COMBATES

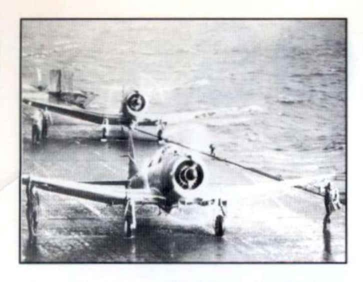
Cuando Japón atacó el territorio de Hawai el 7 de diciembre de 1941, ocho escuadrones de la Marina de EE UU y dos escuadrones de la Infantería de Marina de EE UU estaban equipados con los SBD. Todas las unidades de SBD con base en los portaaviones, excepto dos, estaban asignadas a la flota del Pacífico ya que el *Lexington* (CV 2), el *Saratoga* (CV 3) y el *Enterprise* (CV 6) operaban desde Pearl Harbor, Hawai o San Diego, en California. El *Yorktown* (CV 5), en la costa del Atlántico, acudió inmediatamente al Pacífico, dejando la compañía del *Ranger* (CV 4) y al *Wasp* (CV 7), que utilizaban los SB2U-1 y -2, mientras que el *Hornet* (CV-8) todavía estaba equipado con los SBC-4.

PEARL

El Dauntless fue uno de los pocos aviones estadounidenses que combatió desde el primer hasta el último día de la Guerra del Pacífico. En la mañana del 7 de diciembre de 1941, después de enviar los F4F del USMC hacia la isla de Wake, el *Entreprise* lanzó 18 SBD-2 y -3 en una exploración por sectores desde un punto 120 kilómetros al suroeste de Kaula, en las islas de Hawai. Al estar en pie de guerra desde el 28 de noviembre, la Agrupación Táctica 8 del Vice Adm William F. Halsey no corría ningún riesgo. Los Dauntless (13 exploradores, 4 bombarderos y el jefe del grupo aéreo) iban a explorar, en secciones de dos aviones, nueve sectores, desde el noreste hasta el este-sureste, antes de que el *Gran E* y su barrera regresaran a Pearl. Al oeste del propio Pearl, el Lt Cdr Howard Young y su punto, Ens Perry L. Teaff, observaron una formación del tamaño de un escuadrón sobre las instalaciones del USMC en Ewa. Poco después, uno de los aviones monomotores rompió la formación y se aproximó a la sección del Jefe del Grupo Aéreo (CAG) del *Enterprise*, llegando a 75 pies de la cola del Ens Teaff. Teaff asumió que el extraño era un piloto bromista del ejército de EE UU, pero cuando los proyectiles de 7,7 mm agujerearon la piel del SBD, se hizo evidente la espantosa realidad ya que los artilleros antiaéreos comenzaron a disparar a todos los aviones en vuelo. La guerra había llegado a Hawai.

Siguiendo la doctrina, Teaff y Young se mantuvieron juntos, rechazando las posteriores pasadas del piloto del A6M2 que no dejaba de hacer fuego. La mayor parte del fuego de respuesta fue lanzado por el ametrallador de Teaff, RM3/c E. P. Jinks con el 6-S-2 y rápidamente el Zero se fue para buscar otro entretenimiento. El CAG Young y su punto sobrevivieron tanto al japonés como al fuego terrestre estadounidense propio y aterrizaron en la isla de Ford en Pearl.

Otros no fueron tan afortunados. Poco después de que el jefe del grupo aéreo se encontrara con los japoneses, el operador de radio del *Enterprise* escuchó una frenética comunicación del Ens Manuel González. Se le oyó decir: “Éste es el 6-B-3, un avión estadounidense. ¡No disparen!”



Cargado con las bombas de 456 kg, estos SBD-3 están preparados para despegar a comienzos de 1942. Incluso en las peores condiciones climatológicas y con la lluvia haciendo que la cubierta del portaaviones estuviera resbaladiza, las operaciones bélicas continuaban según lo planificado.

Atacado sin duda alguna por los Aichi D3A2 del *Shokaku* y el *Zuikaku*, González fue derribado y le indicó a su ametrallador que sacara la lancha salvavidas, pero no se le volvió a ver ni a él ni al RM3/c Leonard Kozelek. El Ens John H. Vogt Jr. y el RM3/c Sidney Pierce se separaron de su jefe, el Lt Cdr Hallstead Hopping. Los restos del 6-S-3 se localizaron cerca de Ewa, aparentemente tras chocar con un Zero; no hubo supervivientes.

El *Scouting 6* (Escuadrón de Bombarderos de Exploración 6) también perdió a los dos aviones del equipo del sector siete, pilotados por el Lt Clarence E. Dickinson y el Ens John R. McCarthy. Preocupados por la artillería antiaérea, por las explosiones de bombas y por el denso humo en la zona, este equipo exploró Punta Barbers intentando sacar alguna conclusión de aquel caos. Fueron atacados por los A6M a 4.000 pies y no tuvieron ninguna oportunidad; McCarthy saltó en paracaídas a sólo 200 pies y se rompió una pierna al llegar al suelo. Dickinson fue rodeado por cinco cazas y, aunque respondió con el fuego de su Dauntless, acabó incendiado. También se lanzó en paracaídas y se salvó, pero desgraciadamente los dos operadores de radio-ametralladores murieron.

De igual forma, el equipo del Lt(jg) Frank Patriarca fue interceptado, y su punto, Ens Walter Willis, desapareció cerca de la costa sur de Oahu con el Chief F. J. Ducolon en el asiento trasero.

Otro equipo del *Enterprise* casi llegó sano y salvo para acabar encontrándose con el frenético e indisciplinado fuego terrestre del ejército. Al pasar por Fort Weaver los dos Dauntless fueron alcanzados por los disparos de las armas automáticas. El Ens Edward T. Deacon del VS-6 y su ametrallador resultaron ambos heridos y, cuando su motor se bloqueó, amerizaron sanos y salvos cerca de la costa. Su compañero del VB-6, el Ens Wilbur E. Roberts, aterrizó con su perforado Dauntless en Hickam Field. Los aviones japoneses derribaron cinco SBD y los artilleros estadounidenses uno. Tres pilotos y cinco hombres del asiento de atrás resultaron muertos, con otros dos pilotos y un operador de radio heridos. De los 13 SBD supervivientes, 10 quedaron disponibles en la isla de Ford, donde el Lt Cdr Hopping organizó una búsqueda improvisada hacia el norte. Peinaron el mar durante tres horas sin resultados, ya que la fuerza de ataque de los portaaviones japoneses había puesto rumbo hacia el noroeste.

Los hombres que volaron hacia Pearl el 7 de diciembre se enfrentaron a una larga guerra de desgaste. Cuatro pilotos más y cinco operadores de radio se perdieron en las operaciones de 1942, incluido el Lt Cdr Hopping, mientras que una tripulación fue capturada en la isla de Marcus y dos hombres más resultaron heridos. En total, de los 36 aviadores que salieron del *Gran E* aquella mañana de domingo, 17 murieron y 7 fueron capturados o heridos; sufriendo un 75 % de bajas a lo largo de la guerra.

ATACAR Y HUIR

En febrero y marzo de 1942 los portaaviones de la flota del Pacífico realizaron una serie de incursiones de ataque y huida contra las islas controladas por los japoneses, incluyendo un "doble cabezazo" contra las Gilbert y las Marshall el domingo 1 de febrero.

Antes del amanecer, el Grupo Aéreo del *Enterprise* despegó bajo el mando del CAG Howard Young, que había llegado sorprendentemente a Pearl 58 días antes. Los blancos primordiales para la agrupación táctica del Vice Adm Halsey eran los atolones de Roi y Kwajalein, así que

éste envió al VS-6 contra el primero de ellos. El CO, Lt Cdr Halstead Hopping, envió sus Dauntless contra el campo de aviación enemigo y sus atentos defensores. Hopping acababa de lanzarse al ataque cuando su SBD-3 fue atacado desde debajo por un ágil Mitsubishi A5M (posteriormente *Claude*), que le derribó sobre el agua. Los cazas derribaron otro SBD, mientras que se perdieron otros dos bombarderos de exploración debido a daños menores de camino a la base.

Al retirarse de la zona, el *Enterprise* fue atacado por cinco bombarderos de ataque terrestre Mitsubishi G4M, uno de los cuales intentó estrellarse contra la cubierta del portaaviones. La maniobra del *Gran E* junto con la valerosa acción del AMM Bruno Gaido, que utilizó la ametralladora disponible de un SBD estacionado, hizo que fallara por muy poco. Una de las alas del bombardero cortó la cola del SBD de Gaido, derramó gasolina ardiendo por la cubierta y cayó por la borda. Consiguientemente, Gaido fue ascendido y destinado a una tripulación aérea a la vista de su demostrada competencia.

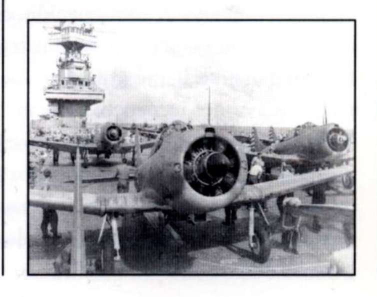
Mientras tanto, el grupo del *Yorktown* del Rear Adm Frank Jack Fletcher buscaba blancos en las islas Gillbert. Nuevamente, los incursores infligieron daños menores frente a muchas bajas; ocho aviones no lograron regresar, aunque la mayoría de ellos tuvieron que amerizar al agotar sus reservas de combustible. El CAG, Cdr C. S. Smiley, mandó 16 tripulaciones del VB-5 contra Jaluit, sin encontrarse apenas oposición, pero con una situación climatológica atroz que impuso unos techos prácticos peligrosamente bajos. El Lt Cdr William O. Burch Jr. llevó a nueve de sus exploradores del VS-5 a Makin, mientras que su segundo, Lt Wallace C. Short, mandó cinco más a la cercana Mili. La escuadrilla de Burch destruyó dos hidroaviones amarrados, pero el grupo de Short tuvo que volver con las manos vacías. Algunos SBD apenas lograron realizar una vuelta segura con sólo diez litros de combustible.

El *Enterprise* estaba de vuelta al combate el 24 de febrero y atacó la isla de Wake, recientemente conquistada por Japón. El VB-6 bombardeó el campo de aviación y hundió un par de hidroaviones en la laguna, pero los exploradores perdieron un SBD por culpa del fuego de la artillería antiaérea. Una incursión posterior contra la isla de Marcus el 4 de marzo fue igualmente decepcionante. Al llegar pronto sobre el blanco, debido al viento de cola, los SBD bombardearon con bengalas y con la luz de la luna, pero las nubes bajas les estorbaron. Los blancos fueron los edificios y las pistas y se perdió un avión del VS-6 debido a la artillería antiaérea.

La primera operación de EE UU en la guerra con dos portaaviones tuvo lugar el 10 de marzo cuando el *Lexington* y el *Yorktown* juntaron sus fuerzas para atacar Lae y Salamaua, en Nueva Guinea. Los dos portaaviones organizaron una impresionante fuerza de 104 aviones, a los que lanzaron desde sólo 72 kilómetros de la costa sur. Los aviadores de los portaaviones sobrevolaron la península de Papua, buscando un paso a través de la cadena montañosa de Owen Stanley de 4.000 metros. El CAG del *Lexington*, Cdr William B. Ault, llegó con su SBD hasta el río Lakekamu, volando en círculos sobre un desfiladero de 2.100 metros para proporcionar información por radio a la fuerza de ataque.

Fue una operación con éxito, consiguieron hundir tres buques de transporte y dañar varios barcos más.

El 1 de febrero, el mismo día que la agrupación táctica del *Enterprise* del Vice Adm W. F. Halsey atacó las islas Gilbert, el grupo del *Yorktown* del Rear Adm F. J. Fletcher atacó otros objetivos en las islas Gilbert y en las islas Marshall. Se perdieron ocho aviones, en gran parte debido a las malas condiciones climatológicas y a la falta de combustible, en las operaciones sobre Jaluit, Makin y Mili, a cambio de los escasos daños infligidos al enemigo.



EL MAR DEL CORAL Y MIDWAY

En mayo y junio de 1942 las Marinas de EE UU y Japón se enfrentaron en las dos primeras batallas de portaaviones de la historia. Desde la perspectiva de EE UU, ambas fueron batallas de defensa estratégica, con el objetivo de impedir la toma por parte del enemigo de Port Moresby, en Nueva Guinea, y el atolón de Midway, respectivamente. Detrás de los esfuerzos de ambas fuerzas había veinte años de experimentación, avances técnicos y desarrollo doctrinal.

EL MAR DEL CORAL

El plan japonés para la ocupación de Port Moresby incluía dos grupos de portaaviones, el portaaviones ligero *Shoho*, que apoyaba a la fuerza de invasión, y los veteranos de Pearl Harbor *Shokaku* y *Zuikaku*, que operaban como fuerza de ataque. La ocupación enemiga de Port Moresby hubiera puesto en peligro el norte de Australia, lo cual se veía como una situación inaceptable desde el punto de vista aliado. Por lo tanto, la flota del Pacífico de EE UU, todavía privada de acorazados, comprometió al *Lexington* y al *Yorktown* para contrarrestar la embestida japonesa hacia el sur.

El jefe del *Scouting 5* (VS-5) del *Yorktown* era el Lt Cdr William O. Burch, que mandó tres ataques el 4 de mayo contra los buques japoneses anclados en Tulagi. El personal de la cubierta de vuelo del Yorktown era tan eficaz que la duración de la operación de recarga fue tal que Burch no pudo tomarse una taza de café después de informar al Capt Buckmaster tras la primera misión. En esta operación se hundieron varios buques de transporte y un destructor.

Tres días después, el día 7, Burch mandó el *Scouting 5* en el primer ataque contra un portaaviones japonés. Entre los grupos aéreos del *Yorktown* y el *Lexington* enviaron a 93 aviones, que superaron ampliamente a las defensas del portaaviones ligero *Shoho* en el Mar del Coral. Así lo narra Burch:

"El grupo del *Lexington* realizó su ataque de bombardeo en picado justo por delante de mí. Yo observé su ataque; creía que se trataba del grupo aéreo completo. El portaaviones japonés maniobró bruscamente, mientras que yo observaba un único impacto. A continuación, el portaaviones viró hacia el viento para lanzar sus aviones. Inmediatamente llamé al Lt Cdr Joe Taylor con nuestros aviones torpederos y le informé de que íbamos a por él. Él me pidió que esperara porque pasarían al menos cinco minutos antes de que pudiera llegar. Yo le dije que no iba a esperar porque el portaaviones estaba lanzando sus aviones y yo no les iba a dejar salir".



Recibidos a bordo del *Yorktown* sólo tres días antes de la batalla del Mar del Coral, esta fotografía muestra un SBD que está siendo guiado hasta una posición por fuera del lateral de la cubierta de vuelo. Al estacionar los Dauntless de esta forma, se podían colocar más aviones en la cubierta de vuelo.



El IJNS *Shokaku* bajo el ataque de los Grupos Aéreos del *Lexington* y el *Yorktown* en el Mar del Coral el 8 de mayo de 1942. Los SBD lograron cuatro impactos en este portaaviones de 20.000 toneladas, que sufrió daños que no pudieron ser reparados a tiempo para participar en la operación de Midway unos 30 días después.

"Conseguí un impacto y no creo que ninguno de los escuadrones por detrás de mí fallara. Aquel día realmente colocamos las bombas". El análisis de la postguerra indicó que el *Shoho* recibió hasta 13 bombas y siete torpedos.

"El 8 de mayo establecimos contacto de nuevo. El grupo del *Yorktown* salió en primer lugar. Nos dirigimos hacia el norte a unos 288 kilómetros y localizamos a los japoneses. Había dos portaaviones en mar abierto. Justo al sur de la agrupación táctica japonesa había una amplia zona con malas condiciones climatológicas. Se dirigían hacia allí. Nosotros coordinamos nuestros ataques con torpedos y los bombardeos en picado sobre el portaaviones de detrás (*Shokaku*)".

"Durante los siete ataques del *Bombing 5* y el *Scouting 5* sólo cayó un hombre por culpa del fuego antiaéreo. Se trataba de Jo-Jo Powers (Lt John J. Powers), que siempre descendía después de recuperarse. No sabemos si fue alcanzado por la artillería antiaérea o si simplemente descendió tan bajo para asegurarse del impacto que su avión fue alcanzado por fragmentos de su propia bomba. Antes de despegar dijo que `iba a lanzar su bomba en la cubierta de éste y de aquel japonés´. Le han concedido la Medalla de Honor. Se la merecía".

El ametrallador de Powers era el radio de 2ª E. C. Hill, que murió con su piloto en una de las clásicas acciones de bombardeo en picado de la guerra.

En el ataque estadounidense se perdieron cuatro SBD, incluidos tres de la sección del CAG del *Lexington*. El jefe del grupo aéreo, William B. Ault, era un militar profesional de 43 años de la promoción de Annapolis de 1922, probablemente el aviador naval con más antigüedad en situación de vuelo. Informó por radio que él y su ametrallador, ARM1/c W. T. Butler, estaban heridos pero reclamó un impacto en el *Shokaku*. Sólo uno de sus compañeros regresó al buque.

La segunda Medalla de Honor concedida a un piloto de los SBD fue a parar al Lt(jg) William E. Hall del *Scouting 2*. El ataque japonés que siguió al ataque de EE UU contra el *Shokaku* implicó a los aviones torpederos B5N2 y se desplegó a 23 Dauntless a unos 800 a 900 pies para detenerlos. Este procedimiento se había previsto antes de la guerra, pero la inteligencia de EE UU no tenía conocimiento del veloz *Kate*.

Estaban por llegar 18 B5N y 9 A6M2 Zero; casi un número idéntico de aviones japoneses y de EE UU, aunque la iniciativa y el rendimiento favorecían en gran medida a los grupos aéreos japoneses. Además, tres de los aviones de exploración del *Lexington* se desplegaron por la parte derecha, no comprometida, lo cual redujo aún más la capacidad estadounidense.

El confuso combate a baja altura se resolvió rápidamente a favor de los atacantes, ya que seis de los SBD fueron derribados y dos más fueron arrojados al mar desde el *Lexington* debido a los daños en combate. En la defensa de la agrupación táctica desaparecieron cinco pilotos y seis ametralladores, aunque el *Lex* recibió dos torpedos y el *Yorktown*

El formidable equipo del Lt(jg) John Leppla y el radio John Liska fue muy destacado en el Mar del Coral. Esta tripulación del VS-2 participó en el ataque contra el *Shoho* el 7 de mayo y sobrevivió a la patrulla de aviones antitorpederos del día siguiente.



dos bombas. En contrapartida, las tripulaciones de los Dauntless reclamaron 17 derribos, incluidos seis Zero. Su registro total real, muy encomiable dadas las circunstancias, fue de cinco B5N y un bombardero de vuelo en picado Aichi.

Hall y su ametrallador, Seaman 1st Class (Marinero de 1ª clase) John Moore, derribaron un *Kate* a pesar de la tormenta de artillería antiaérea de los buques de EE UU. A continuación les atacaron tres Zero, uno de los cuales colocó un proyectil de 20 mm en la cabina del SBD. Por poco amputa el pie derecho de Hall, pero él siguió combatiendo, ayudándose de su pie izquierdo y de los compensadores. Al aterrizar a bordo del dañado *Lexington* su 2-S-8 fue empujado por la borda.

Otra tripulación del VS-2 estaba cerca de la acción de Hall, el Ens John Leppla y el radio John Liska con el 2-S-12 reclamaron cuatro A6M en esta misión, aunque no se perdió ninguno frente a los Dauntless. Leppla, al que se le habían reconocido cuatro derribos en dos días, fue rápidamente identificado como candidato para los cazas, pero acabó muriendo en su primera misión con un F4F Wildcat del VF-10 en Santa Cruz. Leppla se convirtió en el piloto de SBD con más victorias de la Marina con cuatro derribos reconocidos.

Posteriormente, aquel mismo día, el *Lexington* sucumbió a las explosiones internas de carburante y el machacado *Yorktown* se dirigió a Pearl. El siguiente duelo de portaaviones tendría lugar en menos de 30 días.

MIDWAY

Después de la batalla del Mar del Coral, el VB-5 del Lt Wallace Short se quedó en el *Yorktown*, mientras que el resto del grupo aéreo rotó a tierra firme. Al describir aquel breve y frenético periodo en Pearl, Short recuerda cómo:

"Mantuvimos los aviones que nos quedaban después del Mar del Coral, unos 9 ó 10 y conseguimos unos 10 ó 12 sustitutos que tenían que ser reequipados con depósitos autosellables, placas de blindaje y ametralladoras gemelas móviles de calibre 8,46 mm. Los aviones antiguos también recibieron las nuevas ametralladoras móviles".

"A nuestra salida desde Pearl, llevamos nuestros escuadrones a bordo y allí fue donde la mayoría de los nuevos pilotos consiguieron su cualificación para los aterrizajes en los portaaviones".

El escuadrón de bombardeo-exploración de la guarnición de Midway era el VMSB-241 del Maj Lofton R. Henderson. Equipado originalmente con los Vought SB2U-3, el 26 de mayo se reforzó a los Vindicator con 16 SBD-2, apenas una semana antes de la batalla. Sin casi tiempo ni combustible suficiente para una instrucción adecuada, *Joe* Henderson decidió utilizar la táctica del bombardeo horizontal, en lugar del picado más inclinado y difícil a 70º para los que estaban preparados los bombarderos de vuelo en picado Douglas.

Poco después de las 06:00 horas del 4 de junio, el radar de Midway comunicó: "Muchos aviones, 142 kilómetros, rumbo 320". El VMSB-241 despegó apresuradamente en dos grupos, los SBD de Henderson y los SB2U del Maj Benjamin Norris.

El Maj Henderson mandó sus 16 SBD-2 contra la fuerte oposición de los Zero y de los cañones de la artillería antiaérea a bordo de los buques. En un frenético combate ambos bandos infligieron bajas ya que

Uno de los pilotos más populares del VB-5 fue el Lt John J. Powers, un neoyorquino que recibió la Medalla de Honor a título póstumo por su sacrificio en el Mar del Coral. Conocido por sus lanzamientos a baja cota, Powers preconizó la altitud mínima de lanzamiento para aumentar las posibilidades de impacto. Su SBD resultó gravemente alcanzado por los cazas y la artillería antiaérea durante un ataque el 8 de mayo contra el *Shokaku*, pero Powers continuó el ataque hacia el blanco a pesar de todo y colocó su bomba de media tonelada en el blanco segundos antes de estrellarse en el mar con su ametrallador, RM2/c Everett C. Hill.





El *Baker 15* del *Bombing 6* rueda hacia delante sobre el *Yorktown* después de la recuperación de un espectacular ataque matutino el 4 de junio en la batalla de Midway. El Ens George H. Goldsmith y su ametrallador, Radio James W. Patterson, se quedaron sin combustible para llegar hasta el *Enterprise* y apenas consiguieron aterrizar a bordo de su buque gemelo. Su SBD-3 (BuNº 4542) sufrió importantes daños de combate durante el ataque con éxito del VB-6 contra el IJNS *Kaga*.

los ametralladores de los SBD reclamaron cuatro Zero derribados.

Al aproximarse al buque insignia *Akagi*, los *marines* (infantes de marina) pudieron ver más cazas japoneses despegando. En palabras del segundo jefe de la división, Capt Elmer Glidden: "Los primeros ataques (de cazas enemigos) se dirigieron contra el jefe del escuadrón en un intento de dejarle fuera de combate. Después de unas dos pasadas, uno de los enemigos alcanzó con varios disparos el avión del Maj Henderson y el aparato comenzó a arder. Por los movimientos del jefe parecía evidente que había sido alcanzado y que estaba fuera de combate. Yo era el jefe de la segunda formación inmediatamente detrás del comandante. Tan pronto como resultó evidente que el comandante estaba fuera de combate asumí el mando y continué el ataque. Los ataques de los cazas eran intensos así que dirigí el escuadrón hacia abajo, hacia una capa protectora de nubes, y di la señal de ataque. Al salir del banco de nubes, el portaaviones enemigo apareció directamente por debajo del escuadrón y todos los aviones comenzaron sus ataques. El intervalo del descenso en picado fue de unos cinco segundos".

"Inmediatamente después de salir de la protección de las nubes, el escuadrón fue atacado nuevamente por los cazas y por una intensa artillería antiaérea. Después de realizar mi pasada seguí hacia el agua y puse rumbo a casa".

Los pilotos supervivientes de Glidden reclamaron dos impactos y uno por poco con sus bombas de 228 kg, pero el coste fue elevado; al aterrizar en Midway, al VMSB-241 sólo le quedaban seis Dauntless y cinco Vindicator operativos. El SBD-2 pilotado por el 1st Lt Daniel Iverson Jr. (BuNº 2106) regresó con 259 agujeros de bala, según un recuento pormenorizado y aunque el micrófono de la garganta del piloto había sido alcanzado, el afortunado joven sobrevivió para combatir de nuevo.

EL *ENTERPRISE* Y EL *YORKTOWN* GANAN LA BATALLA

Los escuadrones de SBD con base en los portaaviones estaban prácticamente igualados en cuanto a equipos, cada uno de ellos de 35 a 37 aviones, pero había una considerable diferencia entre los grupos aéreos en lo que respecta a su experiencia en combate. El *Enterprise* y el *Yorktown* eran ambos buques curtidos en combate y el *Gran E* tenía un elevado porcentaje de tripulaciones veteranas. Los del *Yorktown* mantenían el VB-5 del Lt Short como escuadrón de exploración y aunque los escuadrones de caza, bombardeo y torpedeo procedían del *Saratoga*, estaban bien preparados para las operaciones en los portaaviones. Sin embargo, las unidades del *Hornet* eran nuevas en la flota e incluso más nuevas todavía en las operaciones en el Pacífico. Su único combate hasta la fecha había sido la incursión Doolittle en abril.

En la mañana del 4 de junio, después de los informes de los PBY con base en Midway durante la noche, el *Yorktown* (operando de forma in-

dependiente con respecto al *Enterprise* y al *Hornet*) lanzó una misión de exploración de diez aviones compuesta por aparatos del VB-5 y el VB-3. Desde la posición nororiental de Midway exploraron 160 kilómetros sin encontrar nada, por lo que regresaron. Apenas hubo tiempo para rearmar los aviones del *Bombing* 3 ya que tanto la Agrupación Táctica (AT) 16 como la 17 se estaban preparando para atacar al Vice Adm Nagumo. Sus cuatro portaaviones ya habían machacado Midway con una incursión de 107 aviones.

La AT-16 del Rear Adm Spruance fue la primera en salir. Confiando en los informes de los aviones de patrulla, él calculó que los portaaviones del enemigo aparecerían dentro del radio de acción por el suroeste. Por lo tanto, el *Enterprise* organizó un ataque de una cubierta completa (33 SBD y 14 TBD, escoltados por 10 Wildcat). Simultáneamente, el *Hornet* preparó 34 SBD, 15 TBD y 10 F4F. La distancia hasta el blanco se calculó en aproximadamente 240 kilómetros.

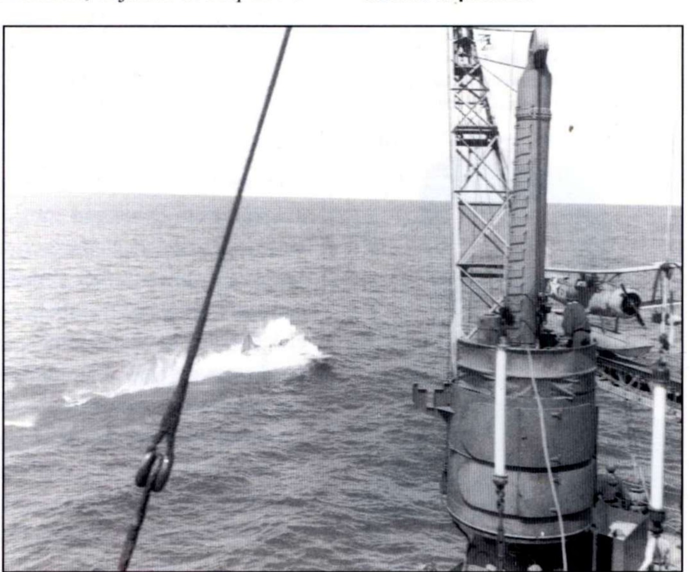
El *Yorktown* se retrasó un tanto al tener que recuperar a sus aviones de exploración de la mañana y sus escuadrones tuvieron que volar algo más, uno 280 kilómetros, lo cual significaba "estirar" mucho los seis F4F de escolta del *Fighting* 3 (Escuadrón de Caza 3). Pero todo el mundo implicado reconoció que los Douglas TBD-1 Devastator necesitarían la escolta de caza contra una fuerza enemiga en alerta.

En este punto, las cosas comenzaron a aclararse para los estadounidenses. Los ataques desde tierra contra la fuerza japonesa habían impedido su rápido avance, debido a la necesidad de maniobrar mientras eludía las bombas y los torpedos de los B-17, los B-26, los TBF y los bombarderos-exploradores de la Infantería de Marina. Los escuadrones de Midway no infligieron muchos daños, pero la formación de Nagumo se dispersó un tanto y gran parte de la patrulla aérea de combate se encontraba a baja altura.

Mientras tanto, los dos grupos aéreos de la AT-16 quedaron diluidos por los retrasos en el lanzamiento y por los errores en el aire. Al mirar hacia abajo a través de las poco uniformes nubes, los F4F del *Enterprise* siguieron sin saberlo a los Devastator del *Hornet*, dejando al *Torpedo 6* sin escolta. Simultáneamente, el jefe del grupo aéreo del *Hornet*, con los SBD y con su jefe de cazas, se desvió gradualmente del resuelto Lt Cdr J. C.Waldron del VT-8. El resultado neto fue que, aparte del *Torpedo 8*, el Grupo Aéreo del *Hornet* tampoco desempeñó un papel importante en esta batalla.

La experimentada plana mayor aérea del *Yorktown*, bajo el mando del Rear Adm F. J. Fletcher, manejó mejor el asunto. Se decidieron por un punto de encuentro en movimiento, en lugar de volar en círculos de 360º mientras se lanzaba todo el grupo de ataque. Por consiguiente, el *Bombing 3*, el *Torpedo 3* y el *Fighting 3* llegaron intactos cerca de la barrera del enemigo, tras

No todos los SBD que sobrevivieron al ataque contra el *Kido Butai* regresaron a su portaaviones. Este avión del VB-3 fue uno de los dos que cayó al mar cerca del crucero *Astoria*, pilotado por el jefe, Lt Cdr Max Leslie, o su punto, el Lt(jg) Paul Holmberg. Después del ataque que destruyó el IJNS *Soryu*, Leslie y Holmberg volaron en círculos sobre un TBD hundido del *Yorktown* el tiempo suficiente como para atraer la atención de un destructor de la barrera de la Agrupación Táctica 17, pero agotaron el combustible durante el proceso.





El Lt Richard H. Best mandó el *Bombing 6* durante la mayoría de los combates del *Enterprise* en los seis primeros meses de la Guerra del Pacífico. El 4 de junio mandó los ataques que contribuyeron al hundimiento del *Akagi* y del *Hiryu*, pero tuvo que quedarse inmediatamente en tierra debido a la tuberculosis provocada por un extraño accidente con el sistema de oxígeno de su avión. Retirado por razones médicas como capitán de corbeta, es recordado por haber sido uno de los mejores pilotos de bombarderos de vuelo en picado de los que prestaron sus servicios con la flota del Pacífico.

haber volado por una ruta más directa hasta el blanco. Los Lt Cdrs M. F. Leslie, L. E. Massey y J. S. Thach realizaron el único ataque coordinado estadounidense del día. Combinados de forma fortuita con los escuadrones del *Enterprise*, lograron unos resultados espectaculares.

LA LARGA CACERÍA

Al mando de los 32 SBD del VB-6 y del VS-6 se encontraba el Lt Cdr W. McClusky, hasta hacía muy poco el jefe del VF-6. Las condiciones de búsqueda eran excelentes, con un cielo despejado por encima de una capa poco uniforme de nubes bajas.

McClusky había salido de la AT-16 sobre las 07:55 horas, tomando un rumbo suroeste calculado para interceptar a Nagumo sobre las 09:20 horas. Los dos escuadrones de bombarderos torpederos siguieron a los bombarderos de vuelo en picado de la AT-16, pero el VT-6 y el VT-8 tomaron un rumbo más occidental y llegaron ligeramente por delante de los SBD.

Al cruzar la posición prevista del *Kido Butai* a las 09:20 horas, McClusky se enfrentó a una difícil elección. Estaba claro que Nagumo estaba, o bien a la izquierda (sureste) o bien a la derecha (noroeste) del punto de contacto, pero ¿en qué lugar? El CAG del *Gran E* decidió avanzar durante otros 15 minutos, pero al final de ese periodo todavía no había señales del enemigo. McClusky sacó su carta de navegación de debajo del panel de instrumentos y calculó el índice máximo de avance del enemigo. Llegó a la conclusión de que, posiblemente, Nagumo no podría haberle pasado en el trayecto hacia Midway, por lo que, lógicamente, el *Kido Butai* se encontraba cerca por el norte. McClusky mandó sus bombarderos-exploradores en un suave viraje hacia la derecha, volando tras el rastro de los japoneses.

A continuación, McClusky vio un indicio. A unos 20.000 pies por debajo, avistó un solitario buque japonés que se dirigía hacia el noreste. Pensó que la estela de alta velocidad indicaba un crucero que se reunía con la fuerza de portaaviones y viró para seguirlo hacia el noreste. Realmente, el buque era el destructor *Arashi* que se apresuraba a volver con Nagumo después de atacar un submarino de EE UU. A los pocos minutos, Wade McClusky colocó sus prismáticos sobre la disposición circular de los cuatro portaaviones japoneses.

Al acercarse al *Kido Butai*, la suerte de los estadounidenses siguió menguando. Otro SBD, pilotado por el Ens T. F. Schneider, sufrió un fallo en el motor y se dio la vuelta, dejando a McClusky con 31 aviones. Mientras tanto, el Lt R. H. Best, al mando del VB-6, inhaló los vapores de sosa cáustica de una botella de oxígeno defectuosa; los efectos a largo plazo serían catastróficos para su carrera como piloto.

Como si esto no fuera suficiente, la formación del VB-3 del Lt Cdr Leslie, aunque intacta, había perdido casi un cuarto de su potencia de ataque. Una vez que habían dejado la AT-17 sus pilotos colocaron en las cabinas los conmutadores de armado eléctrico, pero Leslie y otros pilotos sintieron cómo sus bombas caían bruscamente al mar.

Más por suerte que por previsión, los grupos de ataque de la AT-16 y la AT-17 se aproximaron al *Kido Butai* desde ángulos opuestos de forma casi simultánea. El *Torpedo 8* y el *Torpedo 6* atacaron en primer lugar, llevando a los defensores de los A6M2 casi hasta la altura de las olas, mientras abatían los cañones de la artillería antiaérea. Poco después,

llegó el VT-2 que fue igualmente destrozado por los disparos sin conseguir ningún impacto en los buques enemigos.

Por aquel entonces, los japoneses tenían razones para sentirse con confianza; habían derribado 15 cazas de Midway, 18 aviones de ataque con base en tierra y 35 aviones torpederos de los portaaviones. A pesar de los intensos combates, ninguno de los portaaviones imperiales había resultado siquiera dañado.

Pero entonces, los artilleros y los vigías de Nagumo sintieron que el corazón les subía a la garganta; por encima, tres escuadrones de bombarderos de vuelo en picado Dauntless se lanzaban hacia abajo sobre tres portaaviones, sin oposición alguna. Los japoneses, cogidos con los grupos aéreos en el rearme y en el reabastecimiento de combustible para un ataque contra las agrupaciones tácticas de EE UU, eran terriblemente vulnerables.

Todo terminó en menos de seis minutos. McClusky mandó los SBD del *Enterprise* contra el buque insignia *Akagi* y contra el *Kaga*, mientras que Leslie, sin una sola bomba, llevó al VB-3 hacia abajo sobre el *Soryu*. Una confusión en la doctrina de ataque entre los Dauntless del *Gran E* provocó que 28 arremetieran contra el *Kaga* y sólo la sección de tres SBD del Lt Best fuera por el *Akagi*. No importó, ambos buques sufrieron la destrucción de su interior por los impactos de las bombas y por los fuegos incontrolables. Lo mismo le sucedió al *Soryu*, que estaba tan envuelto en humo y llamas que los últimos pilotos del VB-3 se desviaron en sus descensos en picado hacia los acorazados o los cruceros.

Al salir del objetivo, los hombres del *Enterprise* se encontraron con un combate aéreo a baja cota. McClusky resultó herido en un hombro y su nuevo ametrallador, el radio W. G. Chochalousek, aumentó los daños al intentar disparar sus ametralladoras gemelas de calibre 8,46 a ambos lados del estabilizador vertical sin éxito.

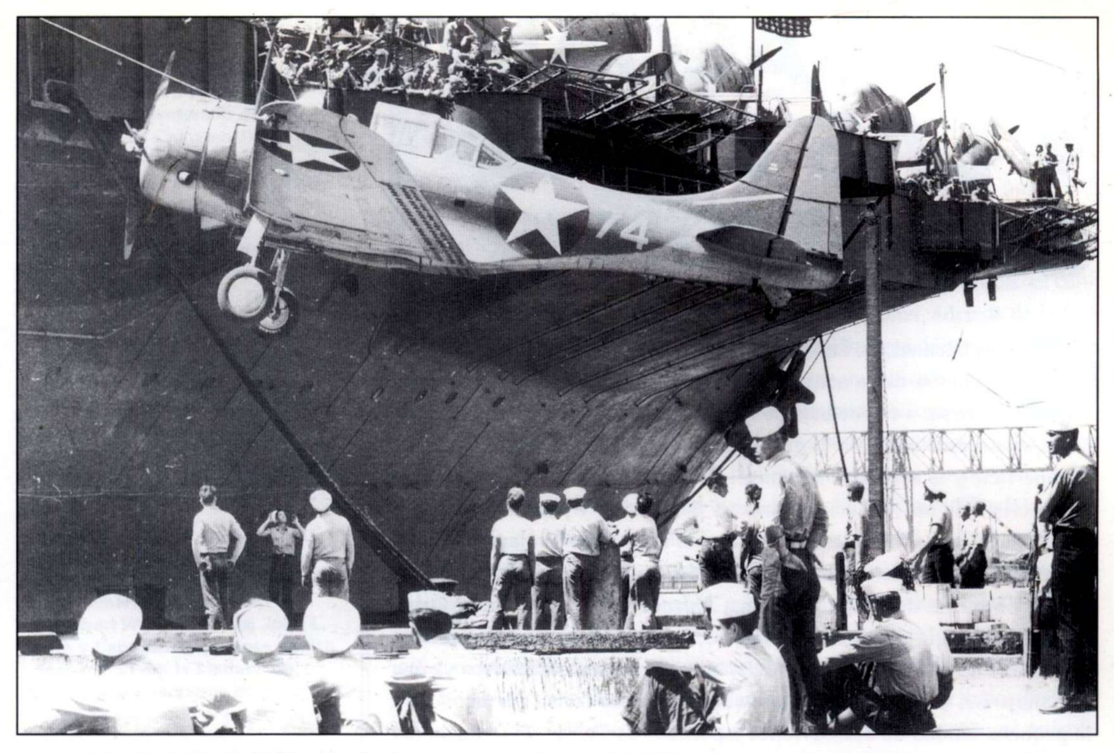
Algunos Zero realizaron varias proezas excepcionales. Al sobrepasar a los lentos SBD que serpenteaban, los A6M giraban sobre sí mismos a sólo 500 pies por encima de las olas para otra pasada. En total, 16 de los 32 SBD de McClusky que llegaron al *Kido Butai* sucumbieron ante los cazas o por falta de combustible, y algunos de los que regresaron tardarían bastante en volver a volar de nuevo. Wade McClusky apenas consiguió llegar a bordo del *Gran E* con 20 litros de combustible y una bala en el hombro izquierdo.

El *Bombing 3* salió con mucha más facilidad. A su vuelta a la AT-17, Leslie y su punto, el Lt(jg) Paul Holmberg, volaron en círculos sobre un Devastator derribado del VT-3, lo suficiente como para atraer a un destructor, pero luego les faltó combustible suficiente para llegar al *Yorktown*. Amerizaron junto al crucero *Astoria* y fueron rescatados inmediatamente.

La otra docena de aviones del *Bombing 3* pararon sanos y salvos a bordo del *Enterprise*, donde se les echaba muchísimo de menos. Durante su vuelo de regreso, el IJNS *Hiryu* lanzó un eficaz ataque de bombardeo que dejó al *Viejo Yorky* muerto en el agua, a pesar de perder 13 de los 18 Aichi D3A. Todavía seguían combatiendo dos grupos aéreos menguados contra el *Hiryu*. Los SBD del *Hornet* no encontraron nada y llegaron desordenadamente a Midway o volvieron al buque, tras haber perdido tres Dauntless y los diez Wildcat debido a la falta de combustible.

Al mando del VB-3 en Midway se encontraba el Lt Cdr Maxwell F. Leslie, que mandó los SBD del *Yorktown* contra los portaaviones japoneses el 4 de junio. Aunque el *Torpedo 3* resultó prácticamente destruido, el VB-3 atacó sin problemas y hundió el IJNS *Soryu*. Posteriormente, Leslie se convertiría en el jefe del grupo aéreo del *Enterprise* durante la campaña de Guadalcanal.





El *Saratoga* carga los aviones en Pearl Harbor el 6 de junio de 1942, preparándose apresuradamente para reforzar a la agrupación táctica de Midway. Muchos de estos SBD fueron entregados al *Enterprise* y al *Hornet* el día 11 para sustituir las muchas bajas operativas y de combate. Los Dauntless, izados en grúa a bordo, tenían unos distintivos poco frecuentes, incluida una extraña versión de la franja para los Oficiales de Señales de Aterrizaje, que se colocaba normalmente más arriba en el estabilizador vertical.

A bordo del *Enterprise* las tripulaciones supervivientes del VB-6 y del VS-6 dispusieron con los restos una improvisada organización con el excedente del VB-3. Con McClusky en la enfermería, la responsabilidad del más caracterizado recayó en el Lt Earl Gallaher, jefe del *Scouting 6*, que hizo los preparativos para un ataque contra el *Hiryu* tan pronto como fuera localizado. Esta información llegó poco después a partir de un equipo del VB-5 mandado por el Lt Samuel Adams, que lo encontró exactamente al oeste de la AT-16. Sin embargo, la eficaz plana mayor aérea del *Hiryu* había lanzado una apresurada misión con los Nakajima B5N, que nuevamente encontraron al *Yorktown* y lo torpedearon. Esta vez sí quedó definitivamente fuera de combate.

A las 15:30 horas salieron del *Enterprise* veinticuatro SBD, sin escolta de caza, y 16 aviones del *Hornet* les siguieron media hora después. Lanzándose en picado desde 19.000 pies, Gallaher llevó a sus propias tripulaciones contra el portaaviones, dirigiendo el VB-3 del Lt D. W. Shumway hacia el buque de escolta más importante. Los Zero los interceptaron y derribaron un SBD del VB-6, pero por aquel entonces los Dauntless se inclinaban hacia abajo a través de un cielo rojizo.

Los pilotos de Gallaher consiguieron al menos un impacto, pero Shumway, al sentir la necesidad de refuerzos, se desvió bruscamente hacia el portaaviones. Entre los dos, el VB-3 y el VB-6, lograron tres o cuatro impactos más y el *Hiryu* estalló envuelto en unas llamas volcánicas, alimentadas por el combustible y el armamento. Posteriormente, dos aviones del VB-3 sucumbieron ante los Zero durante la retirada.

El tardío ataque del *Hornet* llegó cuando los aviones del *Enterprise* se retiraban, y tras no acertar al crucero pesado *Tone*, siguieron a continuación a las unidades de Gallaher de vuelta a la agrupación táctica.

Nadie lo sabía todavía, pero se había ganado la Batalla de Midway.

GUADALCANAL Y LAS ISLAS SALOMON

Guadalcanal, en las islas Salomón, se convirtió en el centro de atención de la actividad aérea, naval y terrestre, aliada y japonesa, a comienzos de agosto de 1942. La posterior campaña de seis meses incluiría la guerra en la selva, los enfrentamientos en la superficie y la actividad aeronaval de forma casi diaria. Guadalcanal fue el crisol de las operaciones mixtas para Japón y para los aliados y, a la larga, los estadounidenses lo hicieron mejor que los japoneses.

Sin embargo, en los primeros enfrentamientos los japoneses mantuvieron de forma decidida la ventaja. Cuando la Infantería de Marina desembarcó en la playa el 7 de agosto, los tres portaaviones del Vice Adm Fletcher establecieron inmediatamente la supremacía aérea ya que el *Enterprise*, el *Wasp* y el *Saratoga* superaron de forma abrumadora a la pequeña unidad de hidroaviones japoneses de Tulagi. Pero aquel día los bombarderos y los cazas con base en Rabaul contraatacaron de forma contundente. Diecisiete Zero del Ala de Tainan derribaron a nueve de los dieciocho Wildcat a los que se enfrentaron, perdiendo dos A6M. Además, se perdió un SBD del *Wasp* con el ametrallador muerto. El aviador del VS-71, Lt Dudley Adams, sorprendió a una escuadrilla mandada por el Segundo Contramaestre de 1ª Clase Saburo Sakai, pero fue derribado por el as japonés.

MANGRUM EN GUADALCANAL

Richad C. Mangrum se alistó en el USMC directamente desde la facultad en 1928 y, a finales de 1941, era ya un experimentado aviador con unas 3.000 horas de vuelo. Estuvo con el VMSB-232 durante todo 1941, con base en Ewa, Hawai, entre Pearl y Punta Barbers. Equipado con los SBD-1, este escuadrón perdió casi todos sus aviones en el ataque de la mañana del domingo del 7 de diciembre.

Mangrum asumió el mando de los *Red Devils* (*Diablos Rojos*) en enero de 1942 y emprendió una lucha permanente por mantener tripulaciones aéreas, mecánicos y aviones suficientes para afrontar cualquier misión. Finalmente, en el mes de julio, el -232 recibió la última docena de SBD-3 de la reserva de la flota y se preparó para embarcar en el portaaviones de escolta *Long Island*. El 20 de agosto la docena de Dauntless de Mangrum y los F4F-4 del VMF-223 salieron desde el miniportaaviones para convertirse en el primer contingente de la *Fuerza Aérea de Cactus*:

"No teníamos información alguna sobre Guadalcanal. Para ser exactos, el concepto general de las operaciones de la Infantería de Marina y la instrucción y el planeamiento prevén unas condiciones en campaña muy duras, pero a veces son tan duras que resultan chocantes incluso para los *marines*".

Al mando de la Escuadrilla 319 del *Enterprise* el 7 de agosto se encontraba el Lt Carl Horenberger del VB-6, cuyos ocho SBD (incluidos dos del VS-5) fueron atacados por Sakai y por el Petty Officer Enji Kakimoto. Dos Dauntless resultaron dañados por el fuego de los japoneses, pero ambos continuaron con su misión. Los pilotos de los Zero reclamaron dos derribos, mientras que las tripulaciones aéreas del *Gran E* creyeron haber derribado el A6M2 de Sakai, pero de hecho no se perdió ningún avión en este breve enfrentamiento.





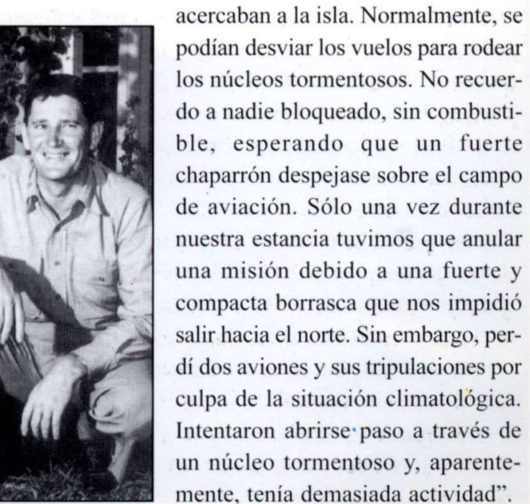
El Flight Chief Petty Officer Saburo Sakai se encontraba entre los mejores pilotos de caza de la Marina Imperial en el verano de 1942. Sakai, un veterano de combate ya en China en 1938, había derribado o dañado unos 50 aviones aliados en el momento en el que se enfrentó a los F4F y a los SBD en Guadalcanal el 7 de agosto de 1942. Al comienzo de esta misión derribó un Wildcat del VF-5 y un SBD del VS-71, pero a continuación, mientras se aproximaba a una formación de Dauntless del *Enterprise*, fue localizado y recibió el fuego de varios ametralladores. Herido de gravedad, consiguió volar 880 kilómetros hasta Rabaul, Nueva Bretaña, y volvió al combate dos años después.

"No había vehículos para el reabastecimiento y el rearme, por lo que estas funciones eran tediosas y muy prolongadas. Los tambores de munición y combustible se tenían que llevar a mano y no había personal disponible. El combustible se bombeaba a mano desde los bidones y las bombas pronto se desgastaron. El cansancio del personal, además de la falta de una alimentación y un descanso adecuados, nos hizo entrar en una espiral descendente que fue la responsable, junto con las bajas causadas por las operaciones, de los periodos relativamente cortos de las primeras unidades en la batalla de Guadalcanal".

"La pista de Henderson Field, como el resto, era dura y abundaba la gravilla suelta. Las partes inferiores de nuestros aviones se encontraron pronto en una condición horrible, por ejemplo, los *flaps* de aterrizaje estaban hechos jirones. Las zonas de estacionamiento estaban sucias, con polvo o con barro, o con ambas cosas al mismo tiempo. El mantenimiento de todo aquello que no fueran los elementos esenciales era imposible. Pero los Dauntless no nos defraudaron nunca. Afortunadamente, el puñado de mecánicos del escuadrón que llegaron en un destructor desde Efate, y que tuvieron que soportar toda la carga durante las dos primeras semanas, eran veteranos muy experimentados y eran excelentes. Y también tuvieron que ocuparse de la Escuadrilla 300 del Lt Turner Caldwell del *Enterprise*, un refuerzo bienvenido para nuestro rabicorto escuadrón, pero se unieron a nosotros con poco más que los cepillos de dientes".

"Aparte de los japoneses, los aviadores de la Infantería de Marina descubrieron que la situación climatológica en las islas Salomón era un factor clave en las operaciones. La unidad de Mangrum se encontró con elementos típicamente tropicales, núcleos tormentosos a gran altura durante la mañana y la primera parte de la noche y aguaceros torrenciales, habitualmente muy dispersos, y en ocasiones más intensos, especialmente cuando se acercaban a la isla. Normalmente, se podían desviar los vuelos para rodear los núcleos tormentosos. No recuerdo a nadie bloqueado, sin combustible, esperando que un fuerte chaparrón despejase sobre el campo de aviación. Sólo una vez durante nuestra estancia tuvimos que anular una misión debido a una fuerte y compacta borrasca que nos impidió salir hacia el norte. Sin embargo, perdí dos aviones y sus tripulaciones por culpa de la situación climatológica. Intentaron abrirse paso a través de un núcleo tormentoso y, aparentemente, tenía demasiada actividad".





Cuatro pilares de la *Fuerza Aérea de Cactus*. De izquierda a derecha, Lt Col Richard C. Mangrum, Maj Robert W. Vaupell, Maj John L. Smith y Capt Joseph J. Foss. Smith y Foss recibieron la Medalla de Honor por sus registros como pilotos de caza, mientras que Mangrum y Vaupell fueron destacados pilotos de los SBD. Vaupell murió posteriormente al mando del VMSB-233 en 1945. Mangrum mandó el VMSB-232, el primer escuadrón de bombardeo en tierra en Guadalcanal. Este escuadrón, que operó desde Henderson Field entre finales de agosto y finales de octubre de 1942, mantuvo sus salidas ofensivas a pesar de la escasez crónica de piezas de repuesto, herramientas y mecánicos. Mangrum acabó diciendo: "Los Dauntless nos mantuvieron en el combate, simplemente los pilotábamos como estaban".

El 25 de agosto (el sexto día en tierra) el VMSB-232 lanzó su primer ataque importante contra el tráfico marítimo japonés. Mangrum mandó la misión y, aunque su bomba no se soltó, se mantuvo en la zona y volvió a atacar de nuevo, logrando lanzarla esta vez. Esta acción le valió posteriormente una recomendación para la Medalla de Honor.

Afortunadamente, la oposición aérea no era frecuente para las tripulaciones de los Dauntless en *Cactus*. Durante los seis meses de la campaña de Guadalcanal, los escuadrones de SBD de la Infantería de Marina reclamaron unas 26 victorias aéreas, incluidos dos del VMSB-232. Mangrum las resume así:

"Había bastante nubes desde las que acechar en aquellos días anteriores al radar. Las ametralladoras traseras no nos solían servir de mucho, y lo sabíamos, así que la evasión era la mejor respuesta, incluido bajar cerca de la superficie. Pensábamos que hubiera sido bonito disponer de escoltas de caza cuando íbamos a algún lugar. Pero la tarea esencial de nuestros cazas era proteger la cabeza de playa contra los ataques aéreos, y en ese trabajo fueron excelentes. No había ninguno disponible para proporcionarle cobertura a los SBD. Por el contrario, la misión principal de los cazas japoneses era proteger a sus bombarderos y Guadalcanal se encontraba aproximadamente en su radio máximo de acción. Por lo tanto, no tenían tiempo para ir detrás de nosotros así que, normalmente, podíamos mantenernos fuera de su camino o buscar algunas nubes favorables si aparecía algún enemigo perdido".

"El hecho es que el escuadrón estaba bastante agotado un mes antes de ser evacuado. Había perdido a la mayoría de mis pilotos (algunos en combate, otros por culpa de los bombardeos nocturnos, otros en accidentes). Dos o tres de nosotros todavía realizamos algunos vuelos después de mediados de septiembre, pero eran sobre todo las unidades frescas las que soportaban la mayor carga. Creo que no volé en octubre. El escuadrón salió oficialmente de Guadalcanal el 13 de octubre en barco. Yo salí el 14 de octubre por vía aérea para recoger algunos hombres heridos en el hospital de Efate, y desde allí hasta Noumea para reunirme con el resto de la unidad".

La *Fuerza Aérea de Cactus* sin encanto alguno. Esta fotografía de finales de 1942 muestra claramente el entorno de Henderson Field, en Guadalcanal, la zona de estacionamiento embarrada y los refugios de lona en el terreno elevado más próximo a la cámara.

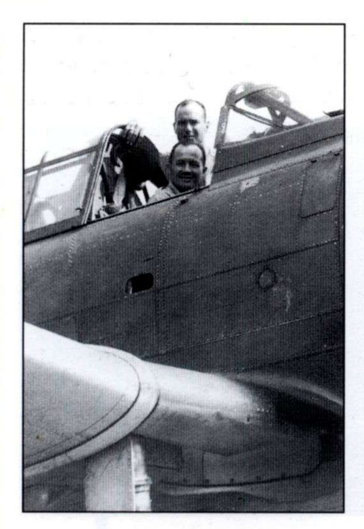




LAS ISLAS SALOMÓN ORIENTALES

La primera batalla de portaaviones tuvo lugar el 24 de agosto, sólo cuatro días después de que el VMSB-232 y el VMF-223 aterrizaran en Henderson Field. El día 23, los PBY Catalina informaron de que las unidades navales y los buques de transporte japoneses avanzaban hacia el sur desde la zona de Rabaul.

La agrupación táctica de EE UU se había quedado sólo con dos cubiertas de vuelo, ya que el Vice Adm Fletcher había destacado al *Wasp* para su reabastecimiento de combustible. Por lo tanto, el día de la batalla, se designó al *Saratoga* como el portaaviones de ataque,



El *CSAG* fue el título oficioso del Cdr Harry Don Felt, Jefe del Grupo Aéreo del *Saratoga* durante la campaña de Guadalcanal. Aquí, se reúne con el Chief Radioman Cletus A. Snyder a bordo del *Queen Bee* (SBD-3 BuNº 03213) poco después de la campaña de las Islas Salomón Orientales. Felt y Snyder mandaron los escuadrones del *Sara* pilotando este avión durante el hundimiento del IJNS *Ryujo* el 24 de agosto. Felt se encontraba entre los primeros pilotos de los SBD ya que había mandado el VB-2 cuando el *Lexington* recibió sus primeros *modelos dos* a finales de 1940.

mientras que el *Enterprise* realizó el reconocimiento. Aquella tarde seis SBD-3 del *Bombing 6* y siete del *Scouting 5* salieron a las 13:20 horas, explorando 400 kilómetros. Los tres equipos de exploración del VB-6 establecieron contacto con el enemigo, pero no causaron daños graves.

EL HUNDIMIENTO DEL RYUJO

A las 14:30 horas, el jefe del grupo aéreo del *Saratoga*, Harry D. Felt, mandó 30 SBD y ocho TBF en la búsqueda de un portaaviones enemigo localizado. De los 13 pilotos del *Bombing 3* en esta misión, diez eran veteranos de Midway, mandados por el CO, Lt Cdr D. W. Shumway y la segunda división por el Lt H. S. Bottomley Jr. El resto del grupo de ataque incluía los SBD del *Scouting 3* y siete TBF del *Torpedo 8*, uno de los cuales se tuvo que retirar.

Al avistar el grupo del *Ryujo* a las 16:10 horas, Felt desplegó 21 SBD y cinco TBF contra el CVL. La segunda división del VB-3 (siete SBD) y dos Avenger fueron asignados al buque de escolta más grande, el crucero *Tone*. También acompañaban al grupo dos destructores, mientras que siete Zero que estaban en el aire no pudieron intervenir.

A pesar del gran número de bombarderos que atacó el portaaviones, éste no sufrió impactos directos. Por lo tanto, el Cdr Felt reorientó al resto de aviones, tal y como indicó en el informe de la acción:

"Se lanzaron trece bombas de demolición de 456 kg (siete con espoletas de percusión Mk 19 y Mk 23 y seis con espoletas de percusión Mk 21 y Mk 23) y se emplearon 400 proyectiles de calibre 8,46 de las ametralladoras. Se observaron tres impactos directos de las bombas y varios muy próximos. Se calcula que se consiguieron otros dos impactos directos adicionales. Se observó un impacto de torpedo en la parte delantera a estribor del buque y se cree que también se logró otro impacto adicional contra el portaaviones. La cubierta de vuelo del portaaviones echaba humo profusamente desde el medio del barco hacia popa y se veían salir las llamas con fuerza desde la cubierta del hangar. Los aviones se reunieron en pequeños grupos y regresaron a la base".

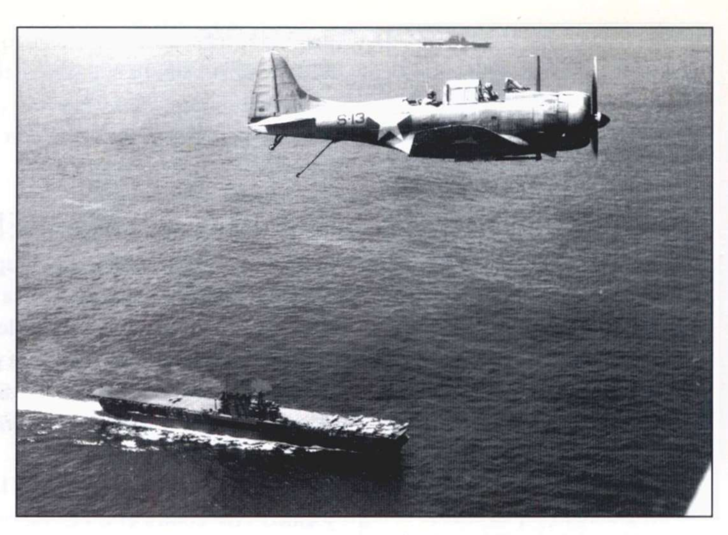
Las reclamaciones de los atacantes fueron extraordinariamente precisas; probablemente tres bombas alcanzaron el CVL, así como un torpedo. El *Tone* resultó indemne.



El USS *Saratoga* (CV 3) estuvo activo con la flota del Pacífico desde 1941 hasta 1945, pero registró gran parte de sus combates en las proximidades de Guadalcanal durante 1942. Su grupo aéreo apoyó el desembarco inicial del 7 de agosto y participó en la batalla de las Islas Salomón Orientales apenas dos semanas después. Fue torpedeado por segunda vez a finales de aquel mes y se retiró para ser reparado. En esta fotografía de 1943, sus SBD y TBF se trasladan a vanguardia de la cubierta de vuelo.

Al volver a casa, un grupo de diez SBD se encontró con cuatro Aichi D3A que acababan de atacar el *Enterprise*. Entre el VS-3 y el VB-3 reclamaron cuatro derribos y aunque realmente no se perdió ningún D3A *Val*, así finalizó una misión muy satisfactoria sin bajas propias.

Finalmente, dos Dauntless del VB-3 y cinco Avenger despegaron en una alarma del *Saratoga* a las 17:00 en la búsqueda de una gran fuerza de superficie. A las 18.10 horas se localizó una unidad japonesa a través de las espesas nubes, que se calculó en un acorazado, cinco cruceros y seis destructores. En realidad se trataba del *Mutsu* (correctamente identificado) y del portahidroaviones de 11.000 toneladas *Chitose*, además de cuatro destructores.



Un Dauntless del *Scouting 10* aparece por encima del *Enterprise* en octubre de 1942. Este avión en particular (S-13) desempeñó un importante papel en la batalla de Santa Cruz, que tuvo lugar el día 27. El *Sail 13*, pilotado por el Lt S. B. Strong formó parte de un equipo de búsqueda de dos aviones que recogió un aviso de contacto de portaaviones japoneses en un sector adyacente. Strong mandó al Ens Charles Irvine hacia la fuerza simulada del enemigo y realizó un ataque con éxito contra el IJNS *Zuiho*, escapando sin daño alguno.

El pequeño grupo de ataque, mandado por el Lt(jg) Robert M. Elder (otro veterano de Midway), lanzó un ataque coordinado:

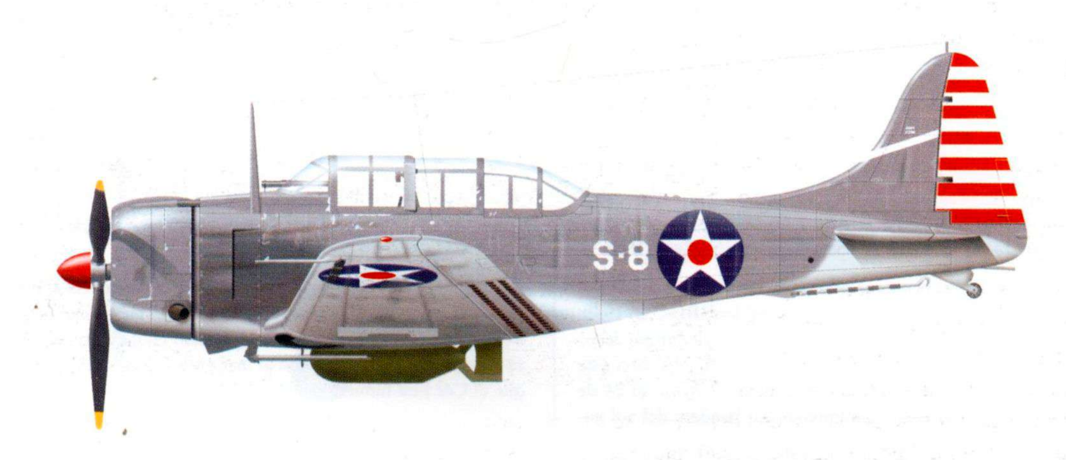
"Al pasar a una zona despejada descubrimos la formación completa. Realizamos la aproximación a las 18:20 desde el oeste a 12.500 pies. No había oposición de aviones, pero el fuego de la artillería antiaérea era extremadamente intenso. Realizamos el ataque de bombardeo en picado desde el oeste, con una altitud de lanzamiento de 2.000 pies y la retirada se efectuó hacia el este, maniobrando bruscamente a baja altura y a mucha velocidad. Se lanzaron dos bombas de demolición de 456 kg (espoletas de percusión Mk 21 y Mk 23). Se observó un impacto directo en el acorazado, por detrás de la chimenea a babor. En la mitad del buque hubo un posible impacto a estribor. Se vio humo intenso durante un breve periodo de tiempo a popa de la chimenea. Los dos aviones regresaron al *Saratoga* y aterrizaron a bordo en la oscuridad".

Realmente, Elder y el Ens R. T. Gordon fallaron por poco al *Chitose*, bastante por detrás del grupo de acorazados. Las bombas abrieron su casco y provocaron un fuego que destruyó los aviones de la cubierta. El buque quedó fuera de servicio durante varios meses.

LA ESCUADRILLA 300 Y SUS AMIGOS

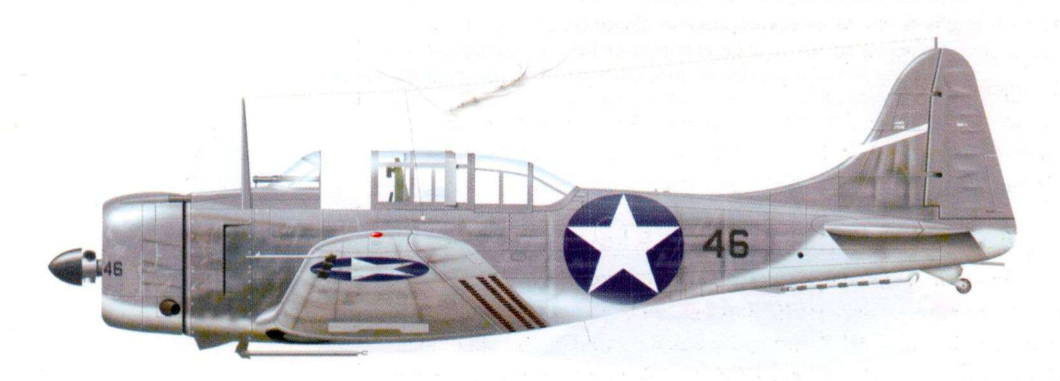
Como Mangrum reconoció, un destacado componente de la *Fuerza Aérea de Cactus* fue la Escuadrilla 300 del *Enterprise*, una combinación de ocho tripulaciones del *Scouting 5* y tres del *Bombing 6* bajo el mando del Lt Turner F. Caldwell del VS-5. La Escuadrilla 300 (así llamada por su secuencia en el plan de operaciones mensual), aterrizó en tierra el 24 de agosto en medio de la confusión de la batalla de portaaviones de las Islas Salomón Orientales y pronto hizo sentir su presencia. El día 25, los pilotos de Caldwell hundieron el buque de transporte *Kinryu Maru*, al mismo tiempo que los *marines* de Mangrum dañaban el portaaviones ligero *Jintsu*.

Tres días más tarde, la Escuadrilla 300 hundió el destructor *Asagiri* y dañó el *Shirakumo*, mientras que el VMSB-232 también alcanzó al *Yu-*



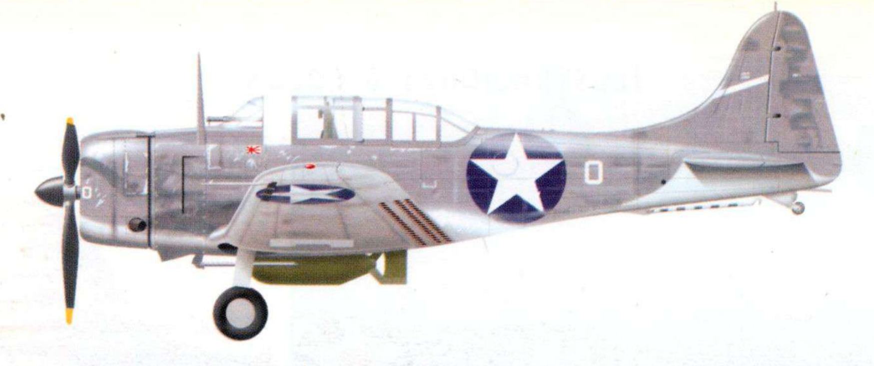
SBD-3 BuNº 4537 Blanco S-8 del *Scouting 2*, pilotado por el Lt(jg) William E. Hall y el Seaman 1st Class John A. Moore, *USS Lexington* (CV 2), 8 de mayo de 1942

Hall recibió la Medalla de Honor por su acción del 8 de mayo con este avión, mientras defendía al *Lexington* de los ataques de los portaaviones japoneses. Asignado a la patrulla de aviones antitorpederos a baja altura, Hall resultó gravemente herido en un pie pero se mantuvo en el combate y derribó, al menos, un Nakajima B5N que atacó a su buque. Su Dauntless fue alcanzado en tantas ocasiones que fue arrojado por la borda poco después de aterrizar de vuelta en el condenado *Lexington*. Al igual que el S-11, este avión tenía números blancos que lo identificaban como explorador, pero no había ningún número en el capot; probablemente, el número individual se repetía en el borde de ataque de las dos alas. Este SBD muestra los distintivos habituales del comienzo de la guerra que llevaron la mayoría de los aviones con base en los portaaviones del Pacífico hasta Midway.



SBD-3 Negro B-46 del *Bombing 3*, pilotado por el Lt(jg) Robert M. Elder y el RM2/c L. A. Till, *USS Saratoga* (CV 3), 24 de agosto de 1942

Durante la batalla de las Islas Salomón Orientales, Elder participó en un ataque de siete aviones contra una fuerza localizada de portaaviones enemigos a última hora de la tarde. Mientras cinco Avenger atacaban otra formación, Elder fue con su punto, Ens R. T. Gordon, contra el portahidroaviones *Chitose* y le infligieron daños tan graves que casi hunden el buque. El operador de radio-ametrallador de Elder, L. A. Till, también voló con él en Midway. Destaca la franja para los Oficiales de Señales de Aterrizaje en el estabilizador vertical. Esta ayuda visual para los Oficiales de Señales de Aterrizaje se componía, normalmente, de una única línea diagonal que ayudaba a los Oficiales de Señales a determinar si el piloto había adoptado la postura correcta con el morro hacia arriba para su aproximación a la cubierta.



SBD-3 BuNº 03213 Blanco 0, pilotado por el Cdr Harry D. Felt y el Chief Radioman (Operador de Radio Jefe) Cletus A. Snyder, *USS Saratoga* (CV 3), agosto de 1942

Felt fue uno de los primeros pilotos de los SBD y mandaba el *Bombing 2* cuando este escuadrón recibió los SBD-2 en 1940. En el verano de 1942 se convirtió en el jefe del grupo aéreo del *Saratoga*, pilotando el Queen Bee BuNº 03213. Con este avión mandó el eficaz ataque contra el IJNS *Ryujo* el 24 de agosto, que provocó su hundimiento. La bandera del sol naciente pintada por delante de la cabina hacía referencia al impacto de la bomba que Felt reclamó sobre el buque enemigo. Posteriormente, este avión resultó dañado en un aterrizaje en el portaaviones y fue lanzado al mar varios meses después de que el Cdr Felt hubiera dejado el CV 3.



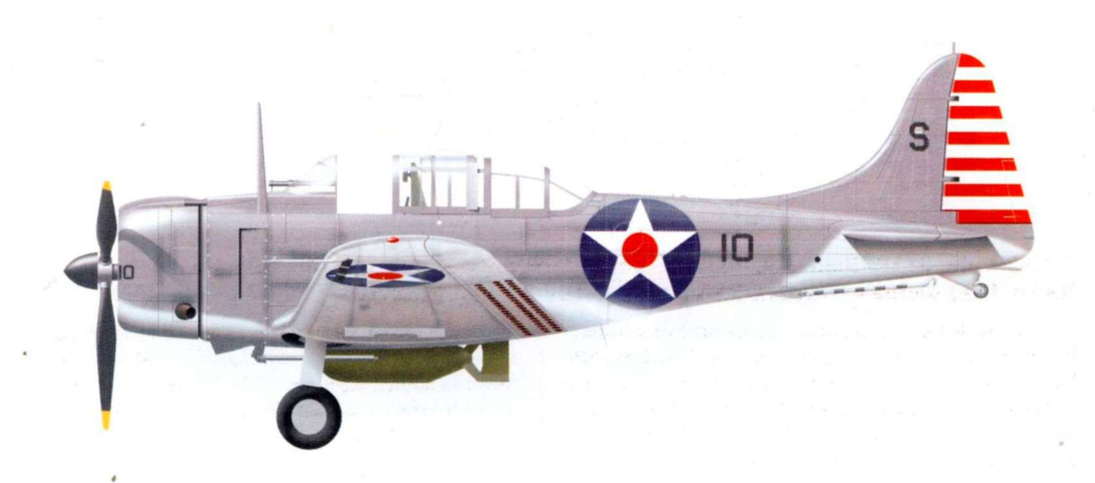
SBD-3 Negro B-1 del *Bombing 3*, pilotado por el Lt Cdr Maxwell F. Leslie y el ARM1/c W. E. Gallagher, *USS Yorktown* (CV 5), 4 de junio de 1942

Leslie mandó un ataque del VB-3 contra el IJNS *Soryu* durante el ataque matutino de la batalla de Midway. A pesar de haber perdido su bomba de 456 kg en el vuelo hacia el blanco (al igual que otros tres pilotos del VB-3), él fue el primero en lanzarse en picado sobre el portaaviones japonés para colaborar en la eliminación del fuego antiaéreo con sus ametralladoras delanteras de calibre 12,7 mm. El *Soryu* fue hundido en este ataque y aunque Leslie volvió sano y salvo a la agrupación táctica de EE UU, se quedó sin combustible mientras esperaba a la finalización del ataque de respuesta japonés del *Hiryu*. Amerizó sin problemas junto al crucero ligero *Astoria* y fue rescatado con Gallagher.



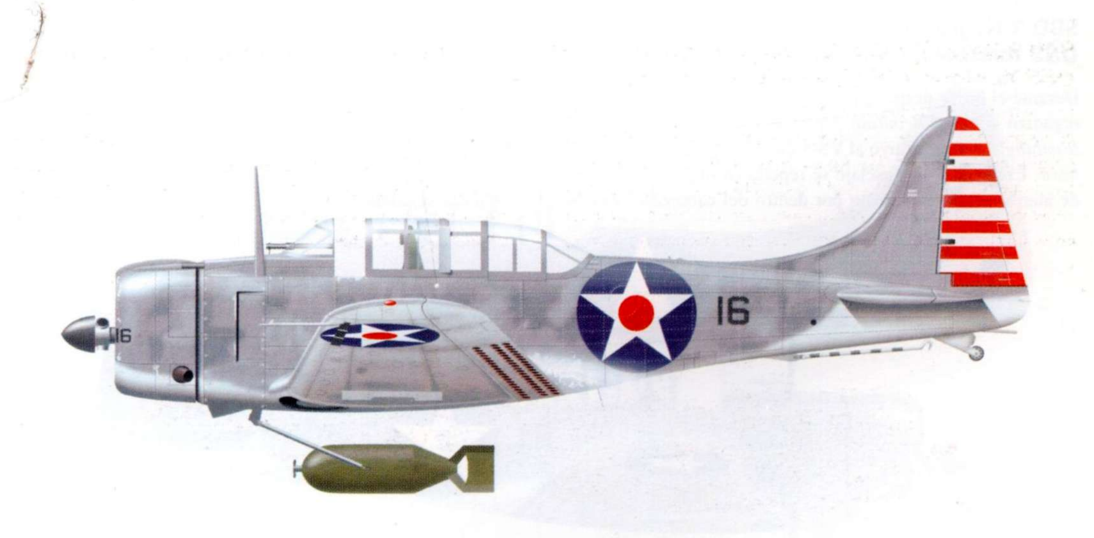
SBD-3 BuNº 4531 Blanco S-11, pilotado por el Cdr William B. Ault y el RM1/c William T. Butler, *USS Lexington* (CV 2), 8 de mayo de 1942

Ault pilotó este avión del Scouting 2 durante el ataque del 8 de mayo contra el *Shokaku* en la batalla del Mar del Coral. Interceptado por los A6M2 Zero defensores, el SBD de Ault resultó dañado y, aparentemente, él y su ametrallador resultaron heridos. Él realizó una llamada de radio comunicando que su formación había logrado impactos de bombas en el portaaviones enemigo, para luego desaparecer por culpa de una situación climatológica cada vez peor.



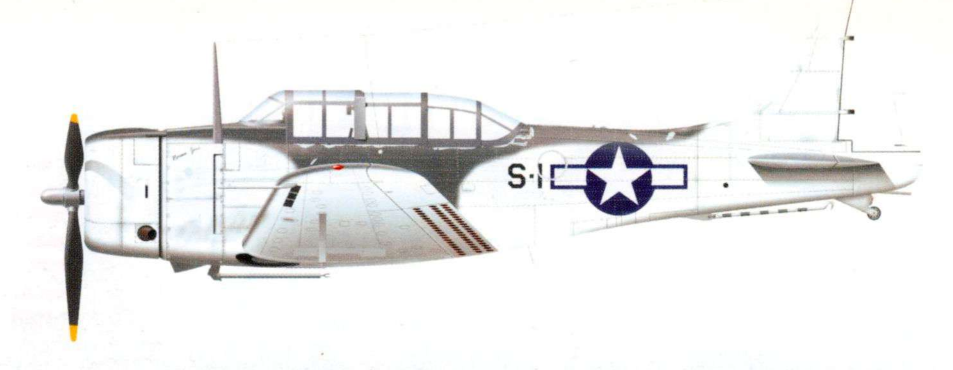
SBD-3 BuNº 4690 Negro S-10 del *Scouting 5*, pilotado por el Lt(jg) Stanley W. Vejtasa y el RM3/c Frank B. Wood, *USS Yorktown* (CV 5), 8 de mayo de 1942

Tras el ataque de la agrupación táctica de EE UU contra el *Shokaku* y el *Zuikaku* el 8 de mayo, el *Lexington* y el *Yorktown* fueron atacados por los escuadrones de los dos portaaviones japoneses. Entre las ocho tripulaciones del VS-5 enviadas en una patrulla de aviones antitorpederos a baja altura se encontraba el Lt(jg) Swede Vejtasa y su ametrallador, el radio Frank Wood. En el consiguiente combate a la altura de las olas, los A6M2 Zero derribaron cuatro aviones de exploración, desapareciendo todas las tripulaciones. A Vejtasa se le reconocieron tres derribos y se le concedió la Cruz de la Marina. Inmediatamente, pasó a formar parte del VF-10, donde logró una segunda condecoración por la interceptación de los bombarderos torpederos japoneses en Santa Cruz, en octubre de 1942.



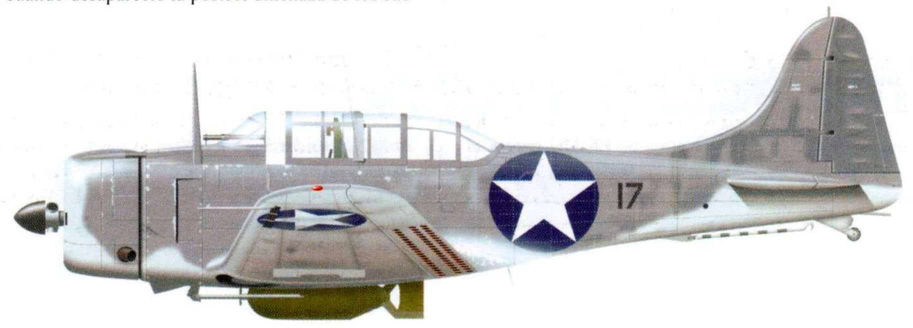
SBD-3 BuNº 2132 Negro 16 del *Bombing 5*, pilotado por el Ens Davis E. Chaffee y el Seaman 1st Class John A. Kasselman, *USS Yorktown* (CV 5), 8 de mayo de 1942

El 8 de mayo, el segundo día de la batalla del Mar del Coral, el Grupo Aéreo del *Yorktown* unió sus escuadrones a los del *Lexington* para atacar a los portaaviones japoneses que cubrían a la fuerza de invasión de Port Moresby. Los escuadrones estadounidenses se dispersaron por culpa de las densas nubes y los bajos techos prácticos que no permitían el tipo de ataque coordinado que había hundido al IJNS *Shoho* el día de antes. Sin embargo, el *Bombing 5* se lanzó en picado sobre el IJNS *Shokaku* y le infligió daños, aunque perdió dos tripulaciones. El 5-B-16 se perdió con el Ens Chaffee y el Seaman Kasselman, mientras que el Lt J. J. Powers y el Radioman E. C. Hill también murieron.



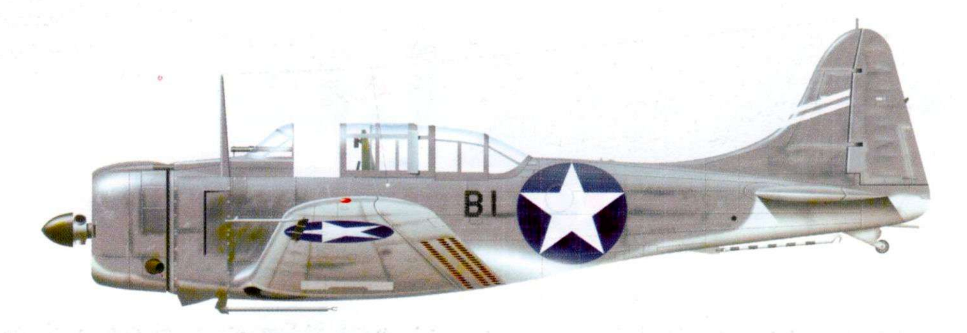
SBD-5 Negro S-1 del VMS-3, pilotado por el Maj Christian C. Lee, *USS Virgin Islands*, mayo de 1944

El único escuadrón de la Infantería de Marina que utilizó los SBD en el Caribe fue el *Scouting 3*, que tenía una dotación mixta de Dauntless y OS2U Kingfisher. Este escuadrón, que participó sobre todo en funciones de patrullas antisubmarinos, fue disuelto cuando desapareció la posible amenaza de los submarinos. El característico diseño de colores atlánticos de la insignia blanca y gris azulada fue uno de los más atractivos de la época. El VMS-3 se disolvió en St. Thomas, islas Vírgenes, en mayo de 1944.



SBD-3 Negro 17 del *Scouting 5*, pilotado por el Ens Leif Larsen y el Radioman John F. Gardner, *USS Yorktown* (CV 5), junio de 1942

Durante el breve despliegue en Midway, el *Bombing 5* se reorganizó como el *Scouting 5* para evitar confusiones con el *Bombing 3*, que sustituyó al VS-5 en el Grupo Aéreo del *Yorktown*. El número del fuselaje se repetía en negro en el borde de ataque de las alas, justo por dentro del carenado sobre la punta del ala y el panel exterior. No hay franjas para los Oficiales de Señales de Aterrizaje. Este avión era un tanto extraño porque el color gris medio de las superficies inferiores se extendía hacia arriba por la parte delantera del capot del motor hasta la salida de aire.



SBD-3 BuN° 4687 Negro B-1 del *Bombing 6*, pilotado por el Lt Richard H. Best y el Chief Radioman James F. Murray, *USS Enterprise* (CV 6), 4 de junio de 1942

Como oficial al mando del VB-6, Best pilotó este avión en dos misiones durante la batalla de Midway. En la primera salida mandó su escuadrón en los ataques contra los IJNS *Akagi* y *Kaga*, mientras que durante la segunda ayudó a hundir el IJNS *Hiryu*. Más tarde, aquel mismo día, Best se tuvo que retirar por problemas pulmonares derivados de la inhalación de sosa cáustica, provocada por una botella de oxígeno defectuosa. Esto provocó su prematura retirada del servicio activo, pero en su último día de vuelo colaboró en el hundimiento de dos portaaviones enemigos.



SBD-3 Negro B-18 del *Bombing 6*, pilotado por el Ensign Robert C. Shaw y el AO2/c (Oficial Administrativo de 2ª clase) Harold L. Jones, *USS Enterprise*, 8 de agosto de 1942

Shaw y Jones eran parte de una formación de ocho aviones del VB-6 y el VS-5, designados como la Escuadrilla 319 en el programa de operaciones del *Enterprise*. Mientras volaban en círculo cerca de Tulagi, aquella mañana, esperando que les asignaran un blanco, los SBD fueron atacados por dos A6M2 Zero de Rabaul, Nueva Bretaña. El caza guía era pilotado por el Petty Officer Saburo Sakai, que sufrió heridas graves por el fuego de respuesta de dos o más bombarderos-exploradores. Aunque ciego de un ojo, Sakai logró volar más de 800 kilómetros de vuelta a Rabaul.



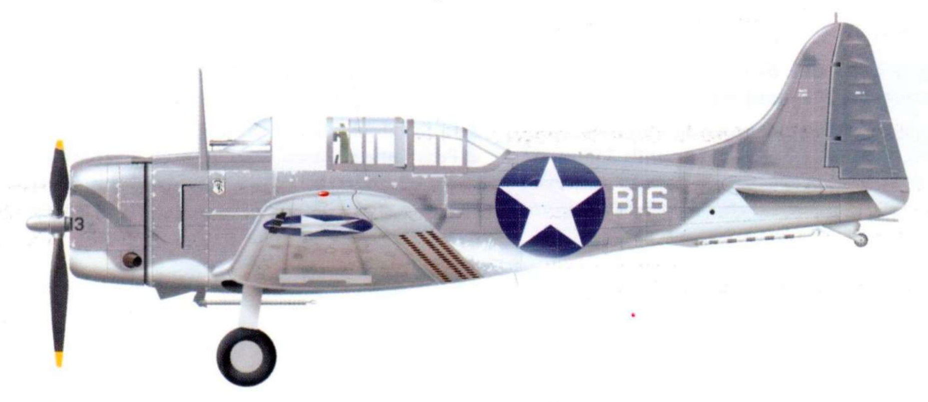
SBD-3 BuNº 06492 Negro S-13 del *Scouting 10*, pilotado por el Lt Stockton B. Strong y el Radioman 1st Class Clarence H. Garlow, *USS Enterprise*, 26 de octubre de 1942

En una de las misiones clásicas de los Dauntless durante la guerra, Strong atacó con éxito al portaaviones japonés Zuiho durante la batalla de Santa Cruz. Mientras exploraba un sector próximo se le informó de un contacto y se dirigió hacia la posición del enemigo a 240 kilómetros de distancia. Strong y su punto, Ens Charles Irvin, reclamaron los dos impactos que dejaron al portaaviones ligero fuera de combate. En una persecución a baja altura tras el ataque, Garlow reclamó un Zero derribado. Posteriormente, Strong mandó el VB-10, y le advirtió a un piloto nuevo: "Te voy a convertir en el segundo mejor bombardero del Pacífico". Finalizó la guerra como jefe de un escuadrón de F4U a bordo del *USS Shangri-La* (CV 38).



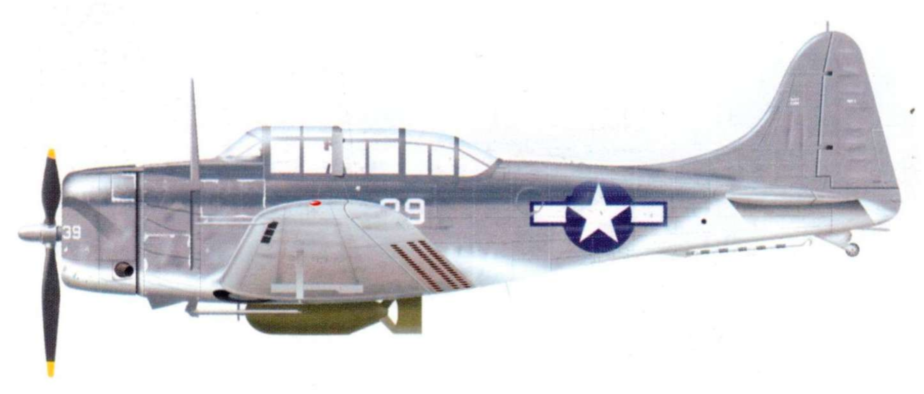
Douglas SBD-5 Blanco 19 del VB-9, *USS Essex* (CV-9) comienzos de 1944

Los números de cola, sencillos pero prominentes, distinguieron a los aviones del Escuadrón de Bombardeo 9, parte del Grupo Aéreo 9, a bordo del *Essex* durante casi un año, desde marzo de 1943. Las acciones de combate durante este periodo se iniciaron con el ataque de la isla de Wake de octubre de 1943 y se prolongaron hasta el primer ataque contra Truk en febrero de 1944.



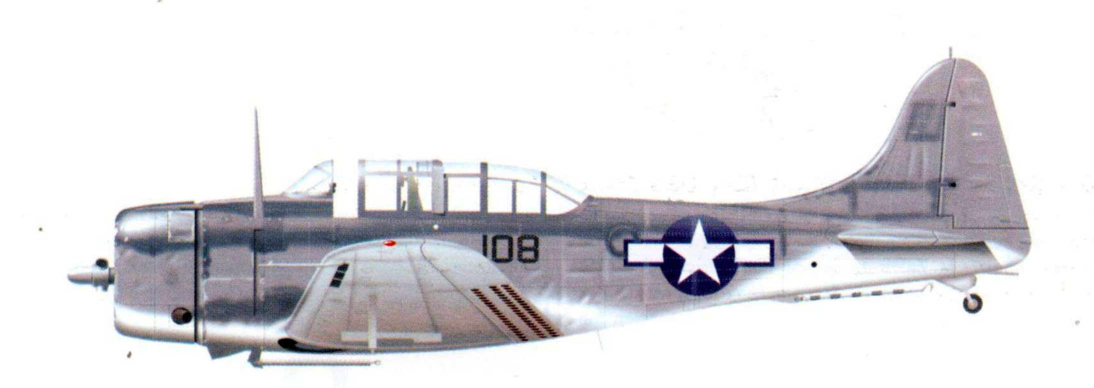
SBD-3 Blanco B16 del *Bombing 11*, pilotado por el Lt(jg) Edwin Wilson y el RM2/c Harry Jespersen, Guadalcanal, verano de 1943

El VB-11 tuvo su base en tierra durante toda la campaña de las Islas Salomón, aunque había sido enviado originalmente al Pacífico como la unidad de sustitución asignada para el primer Hornet (CV 8), hundido en Santa Cruz en octubre de 1942. Wilson y Jespersen, que volaron desde Henderson Field entre abril y julio de 1943, utilizaron este avión en muchas misiones.



SBD-5 Blanco 39 del *Bombing 16*, pilotado por el Lt Cook Cleland y el RM2/c William J. Hisler, *USS Lexington* (CV 16), junio de 1944

Cook Cleland es más conocido por sus victorias en las carreras del Trofeo Thompson de la postguerra con los F2G Corsair modificados. Sin embargo, su servicio en combate con el VB-16 incluyó dos victorias aéreas sobre aviones enemigos; Cleland derribó un avión de ataque terrestre Sonia cerca de Hollandia, en Nueva Guinea, el 21 de abril de 1944, y su ametrallador, Radio W. J. Hisler, reclamó un Zeke sobre la Flota Móvil Japonesa el 20 de junio, con un segundo caza dañado.



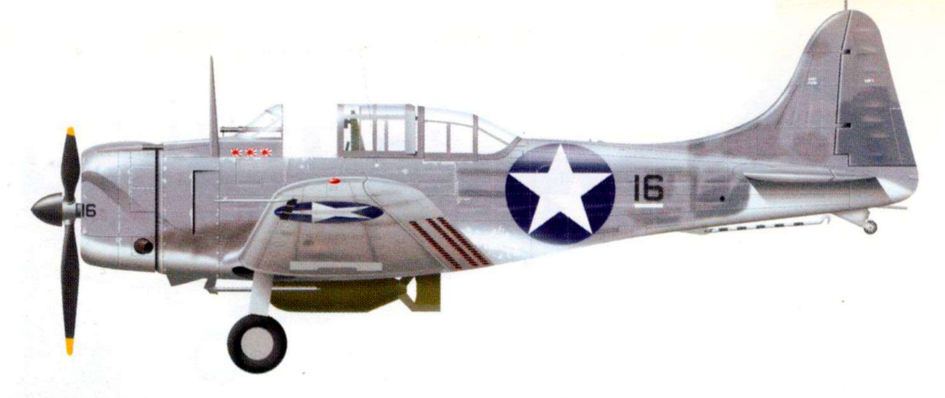
SBD-5 Negro 108 del VS-51, Tutuila, Samoa, mayo de 1944

A mediados de 1944 la mayoría de los escuadrones de SBD desplegados eran unidades de exploración cercanas a la costa con base en las zonas de retaguardia. Sus misiones principales eran las patrullas antisubmarinos, aunque por aquel entonces esta amenaza había disminuido mucho. Destaca que la habitual rueda de cola, de goma dura para su utilización en los portaaviones, ha sido sustituida en este avión por un modelo de neumático más grande, que era más apropiado para las operaciones terrestres.



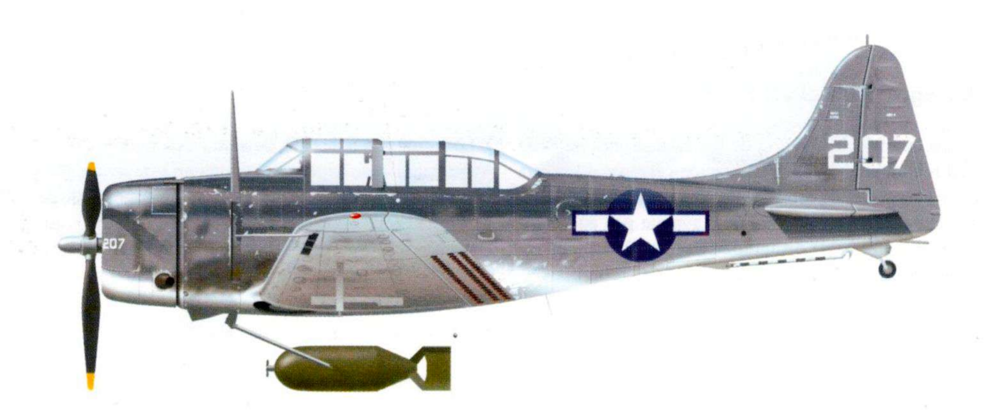
SBD-3 Negro 41-S-7 del Scouting 41, *USS Ranger* (CV 4), noviembre de 1942

El característico anillo amarillo alrededor de la insignia nacional identificó a los aviones aliados que participaron en la Operación *Torch*, la invasión del Marruecos francés en noviembre de 1942. Los SBD del *Ranger* y de otros portaaviones de escolta facilitaron el apoyo a las tropas del Ejército de Tierra de EE UU en las tres playas de desembarco, además de atacar a los buques de guerra de la Francia de Vichy en el puerto de Casablanca y en la costa.



SBD-3 BuNº 03315 Negro 16 del *Scouting 71*, *USS Wasp* (CV 7), agosto de 1942

El 25 de agosto este SBD fue pilotado por dos pilotos que derribaron tres aviones japoneses. En la exploración matutina, el Lt(jg) Chester V. Zalewski derribó dos hidroaviones Aichi E13A Jake de los cruceros *Atago* y *Haguro*, mientras que, aquella tarde el Lt Morris R. Doughty mandó su división contra un Kawanishi H8K Emily, que fue derribado; los SBD se encontraban en un ataque contra el tráfico marítimo en aquel momento. Aunque los cuatro Dauntless participaron en esta acción, el derribo se le reconoció a Doughty.



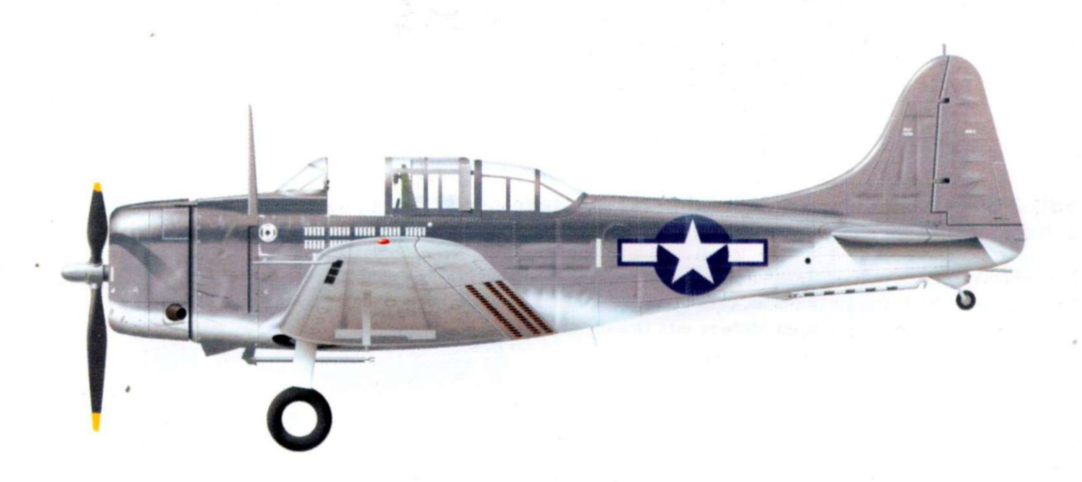
SBD-5 Blanco 207 del VMSB-236, pilotado por el Lt Leo R. Schall, islas Salomon, finales de 1944

El VMSB-236 realizó el primer ataque de bombardeo en picado contra Bougainville en septiembre de 1943 y, posteriormente, operó desde Munda y Torokina, antes de trasladarse a las islas Filipinas en enero de 1945. Esta unidad participó en las campañas de Luzón y Mindanao, antes de ser disuelto el 1 de agosto.



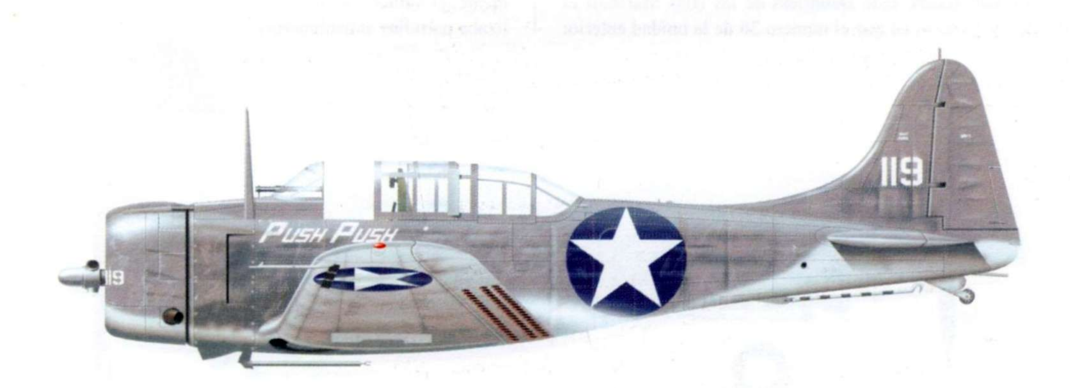
SBD-1 Blanco 232-MB-2 del VMSB-232, Base Aérea de la Infantería de Marina de Ewa, Territorio de Hawai, 7 de diciembre de 1941

Este Dauntless de la Infantería de Marina, que lleva el gris suave, habitual antes de la guerra en todo el avión, sobrevivió al ataque sorpresa japonés en el día de la infamia. El VMSB-232, destruido en gran parte sobre el terreno, se reorganizó lentamente durante los siguientes meses hasta que se desplegó en Guadalcanal en agosto de 1942. Bajo el mando del Maj Richard C. Mangrum, el -232 fue el primer escuadrón de bombardeo de lo que llegaría a ser la famosa Fuerza Aérea de Cactus.



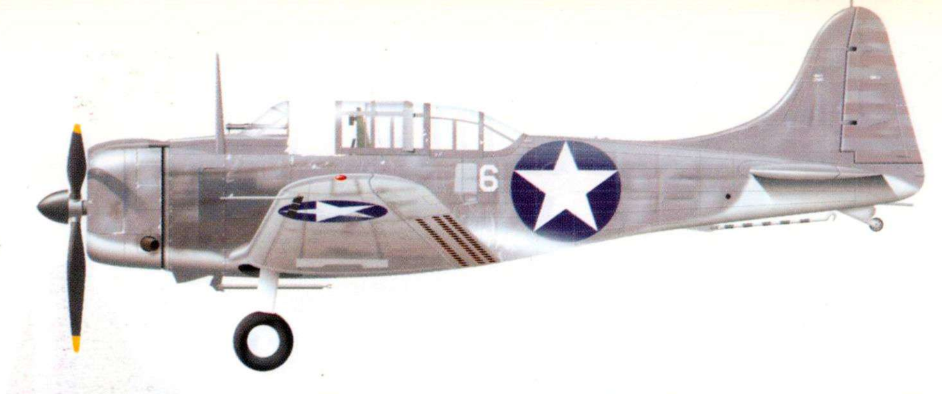
SBD-5 Blanco 1 del VMSB-231, pilotado por el Maj Elmer Glidden y el M/Sgt (brigada) James Boyle, islas Marshall, 1944

El escuadrón del As de Espadas era uno de los más veteranos de la Infantería de Marina y el Maj Glidden era el primer piloto en servicio de los bombarderos de vuelo en picado. Tras haber pilotado los SBD-2 en Midway y los -3 en Guadalcanal, registró 77 picados de combate más en las Islas Marshall con un total en la guerra de 104. Glidden pilotó este Dauntless en las Islas Marshall, con sus misiones representadas por hileras de bombas estampadas en blanco.



SBD-4/5 Blanco 119 PUSH PUSH del VMSB-144, pilotado por el Maj Frank E. Hollar, islas Salomon, noviembre de 1943

Con base en Munda, en el grupo de Nueva Georgia, el VMSB-144 apoyó los desembarcos en la bahía de la Emperadora Augusta, en Bougainville. El nombre de este avión *PUSH PUSH* no era habitual ni siquiera entre las características normales de las unidades de la Infantería de Marina, tanto en lo que respecta a su existencia como a su prominente tamaño. Hollar mandó el escuadrón desde abril hasta finales de noviembre de 1943, tras lo cual el -144 regresó a EE UU para ser reorganizado como un escuadrón de bombarderos-torpederos con los Avenger.



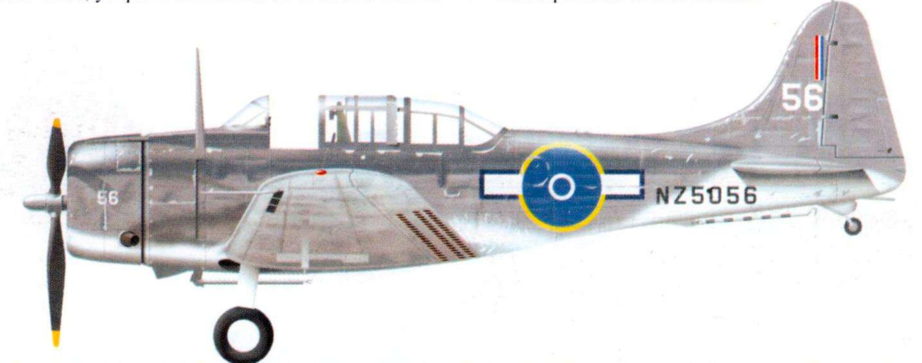
SBD-2 BuNº 2106 Blanco 6 del VMSB-241, pilotado por el 2nd Lt Daniel Iverson y el PFC Wallace J. Reid, atolón de Midway, 4 de junio de 1942

Este avión había sido utilizado con anterioridad por el *Bombing 2* a bordo del *Lexington* desde diciembre hasta abril de 1942. Iverson trajo de vuelta hasta Midway este Dauntless, con graves daños, después de un ataque sin éxito contra los portaaviones japoneses.



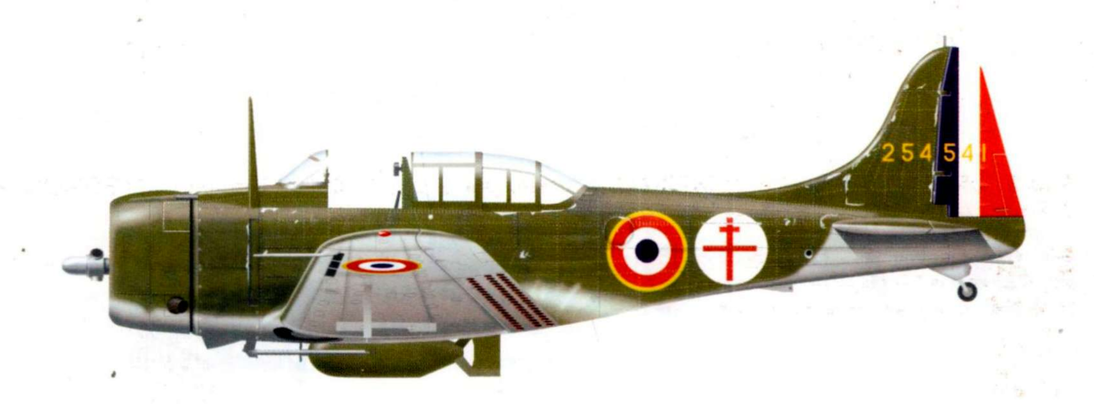
SBD-5 Blanco 12 del VMSB-331, atolón de Majuro, junio de 1944

Los escuadrones de la Infantería de Marina seleccionaban con frecuencia sus aviones de la centralización de mantenimiento del grupo aéreo, lo que provocaba, ocasionalmente, distintivos contradictorios. Este Dauntless de las islas Marshall es uno de estos casos, ya que el número 26 de la unidad anterior ha sido tachado con pintura gris oscura aplicada a las superficies verticales de la cola. El número 12 blanco aplicado por delante del emblema nacional del fuselaje era, presumiblemente, el número permanente asignado a este avión, que realizaba patrullas antisubmarinas.



SBD-5 NZ5056 (BuNº 36924) Blanco 56 del Sqn 25, RNZAF, pilotado por el Flt Sgt C. N. O´Neill y el Ametrallador Flt Sgt D. W. Gray, Campo de Piva, islas Salomon, abril de 1944

El Sqn 25, única unidad de bombardeo de vuelo en picado de la RNZAF, se estableció en julio de 1943 utilizando los excedentes de aviones de la Infantería de Marina de EE UU. Después de un extenso ciclo de preparación con los SBD-3 y -4, este escuadrón recibió los nuevos modelos 5 y operó desde el Campo de Piva, en Bougainville, entre marzo y mayo de 1944. Este avión en concreto participó en muchas acciones con su tripulación asignada en abril/mayo de 1944, su piloto O´Neill destruyó él solo un depósito de petróleo en Rataval con un impacto directo de una bomba, el 6 de mayo. El NZ5056 se encontraba dentro del último trío de Dauntless que se devolvieron al USMC en el Campo de Renards, en las islas Russell, el 20 de mayo de 1944.



A-24B del Groupe de Combat I/18 Vendee, Francia, finales de 1944

Este Banshee color aceituna pardo sobre gris perteneció al GC I/18 del *Armeé de l'Air*, que se formó en Siria y Marruecos durante 1943 y que tomó parte en los combates después de la invasión del sur de Francia en agosto de 1944. Se realizaron operaciones contra las ciudades defendidas de Toulouse, Lorient y Burdeos, con misiones ocasionales también contra el tráfico marítimo costero controlado por los alemanes.

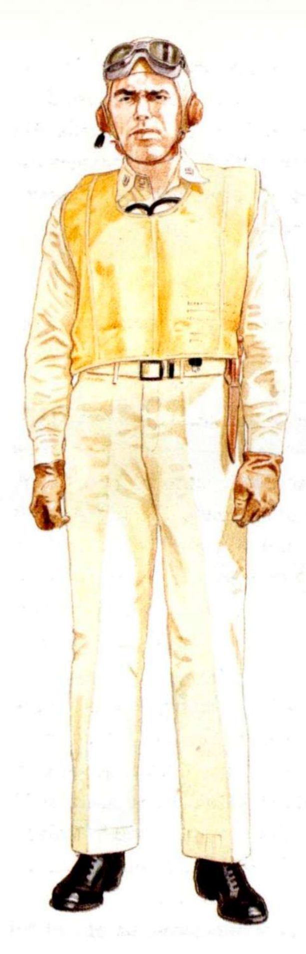


SBD-5 de la *Flotille* 4FB, *Aeronautique Navale*, sur de Francia, finales de 1944

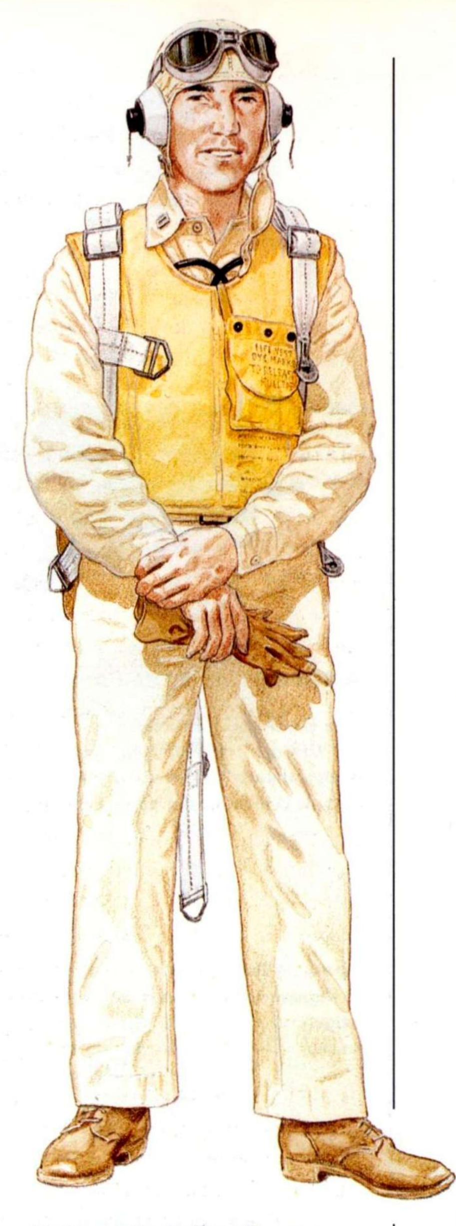
La Marina francesa organizó dos *flotilles* (escuadrones) dentro del *Groupe de Aeronavale 2*. La 3FB y la 4FB se establecieron en Marruecos a finales de 1944 y estuvieron preparadas para el combate en diciembre. Mantuvieron el diseño de color habitual de la Marina estadounidense y añadieron sus propias insignias nacionales en forma de escarapelas y distintivos en el plano de deriva, con el añadido de un ancla negra. Después de la guerra operaron brevemente desde el portaaviones ligero *Arromanches*.



Maj Elmer G. Iron Man Glidden, CO del VMSB-231, atolón de Majuro (Pacífico Central), junio de 1944.
Glidden lleva el uniforme típico de los pilotos de los SBD y de los ametralladores aéreos de los dos últimos años de la guerra del Pacífico. Su mono de vuelo caqui está completo, con bolsillos inferiores en las piernas; por encima lleva un chaleco salvavidas de primera época que recuerda a sus días en Midway y Guadalcanal, además de un señalizador de tinte que se ha añadido posteriormente. El paracaídas, tipo asiento, de Glidden también es un modelo relativamente antiguo, al que le faltan las correas adicionales para las piernas, asociadas con los paracaídas de finales de la guerra. Su casco parece ser un modelo C británico, que pudo haber sido adquirido en un cambio con un piloto de la RNZAF en una de las pistas aéreas de la isla.
Sin embargo, las gafas del comandante son un modelo B-7 de EE UU, al igual que las Boondockers modelo QMC de los pies.



Lt James M. Moe Vose, VB-8, USS Hornet (CV 8), islas Salomon, octubre de 1942.
Lleva la camisa, los pantalones y el cinturón caquis a juego del uniforme reglamentario de oficial de la Marina de EE UU, con las charreteras de graduación cosidas en el cuello de la camisa. Destaca el pequeño cuchillo de supervivencia en la funda de cuero, enganchado al cinturón. Al igual que Glidden, Vose lleva puesto un chaleco salvavidas anterior a la guerra, aunque el suyo no dispone de elementos de seguridad adicionales.
El casco del teniente es un modelo tropical original AN-H-15, enviado a los pilotos de la flota a mediados de 1942, y está acompañado de unas gafas AN-6530, o simplemente B-7. Los zapatos son de cuero negro muy brillantes con cordones, y los guantes son del modelo reglamentario de vuelo.



Lt James D. Jig Dog Ramage, VB-10, *USS Enterprise* (CV 6), Pacífico Central, finales de 1943.
Al igual que Moe Vose, Ramage está vestido con la camisa y los pantalones caquis reglamentarios de los oficiales. Sin embargo, le ha añadido a su chaleco salvavidas la bolsa adicional para el señalizador de tinte y su calzado son unas Boondockers modelo QMC. Aunque el casco de Ramage es, básicamente, un AN-H-15, parece tener auriculares grandes en los cascos. Por último, las gafas son del omnipresente modelo B-7.

giri. Estas bajas convencieron a los estrategas japoneses de que el transporte en superficie a plena luz del día era inútil mientras los estadounidenses mantuvieran el control de Henderson Field. La Escuadrilla 300 permaneció en tierra hasta el 27 de septiembre, 35 días de combates casi ininterrumpidos y de duras condiciones de forma permanente, bastante más allá de lo que esperaban los aviadores del portaaviones.

EL NIVEL DE DESGASTE

Los escuadrones de SBD de Guadalcanal perdieron al menos a 45 pilotos y 29 ametralladores desde agosto hasta noviembre. Varias docenas más fueron evacuados con heridas o enfermedades.

El índice poco habitual de bajas entre los pilotos que sufrió el VMSB-141 (66%) demuestra los diversos riesgos a los que se enfrentaron en Guadalcanal. En septiembre de 1942 el escuadrón salió de EE UU con 43 pilotos, algunos de los cuales sólo habían realizado diez horas en los bombarderos de vuelo en picado. Un aviador sufrió la "neurosis de la guerra" en Nueva Caledonia, a más de 1.600 kilómetros de Guadalcanal y otro se perdió al despegar del portaaviones de escolta *Copahee*. Además, tres novatos murieron en un accidente de un R4D (C-47) en Samoa.

El desgaste entre los aviadores del VMSB-141 incluyó todas las posibilidades, desde los accidentes de vuelo hasta las acciones del enemigo o la situación climatológica; 27 pilotos murieron y nueve fueron evacuados en menos de cinco semanas, desde el 2 de octubre hasta el 13 de noviembre. Tres cuartas partes de los pilotos contrajeron la malaria y aunque sólo se evacuó a dos por culpa de esta enfermedad, podrían haberse ido más de no haber sido por la falta de sustitutos.

Además, 19 ametralladores murieron o desaparecieron, un oficial del personal de tierra murió en un bombardeo y otro se rompió una pierna.

Las constantes bajas y la sucesión de oficiales al mando (diez en seis semanas) fue una sangría para la moral, y combinada con las duras condiciones de vida, la deficiente alimentación y el implacable programa de vuelo (el tiempo medio de los pilotos en este periodo fue de unas 100 horas), el efecto general fue debilitador. Con todo, las tripulaciones aéreas supervivientes siguieron adelante, volando dos o tres horas casi todos los días. Un médico de aviación lo recogió de esta forma:

"Los pilotos continuaban más allá de la resistencia humana, en las condiciones más desfavorables, enfrentándose casi de forma diaria a la pérdida de sus amigos y, con todo, realizaron un excelente trabajo en su tarea de defender Guadalcanal, cuando el resultado a menudo era dudoso".

LOS COMBATES DE OCTUBRE

Los ataques contra el tráfico marítimo de octubre abarcaron tres días en particular. El día 12 una pareja de destructores de 2.000 toneladas sucumbieron ante los ataques aéreos conjuntos (el *Marakumo* ante los SBD y el *Torpedo 8*, mientras que el *Scouting 71* y otros dos escuadrones hundieron el *Natsugumo*).

Trece días después, el Lt Cdr Eldridge y el VS-71 se unieron a los P-39 y a los B-17 de la Fuerza Aérea del Ejército para hundir el crucero ligero *Yura*. Aquel mismo día también resultó dañado un destructor.



El RM3/c David Cawley era un ametrallador de 18 años asignado al *Scouting 10* en diciembre de 1942. Su primera misión de combate fue una búsqueda en la que voló con el Lt(jg) K. B. Miller durante el enfrentamiento de Santa Cruz, en el que su sección localizó la fuerza de acorazados japoneses. Cawley permaneció en el *Enterprise* y realizó un segundo periodo de servicio ocupando el asiento de atrás del Lt Cdr J. D. Ramage entre 1943 y 1944. Cawley se quedó en la Marina después de la guerra, se convirtió en aviador y se retiró como teniente de navío. (*David E. Cawley*)

El 26 de octubre los portaaviones japoneses y estadounidenses se enfrentaron por cuarta vez. El Ejército y la Marina Imperiales, en un poco frecuente intento de cooperación estratégica, lanzaron una ofensiva combinada para tomar Guadalcanal por mar y por tierra. La inteligencia de EE UU estaba al tanto de las intenciones del enemigo, y en la noche del día 25 se informó a las tripulaciones aéreas, después de un ataque-búsqueda suspendido. No había dudas de que el día siguiente traería combates.

Un aviador de combate recién llegado era el RM3/c David Cawley, destinado en el *Scouting 10* del *Enterprise*. Este aviador de 18 años encontró una dura forma de entrar en combate, la sanguinaria batalla de Santa Cruz.

Cawley se levantó a las 03:00 y se incorporó a la sala de preparación del VS-10 una hora más tarde. Allí se enteró de que se le había asignado una búsqueda en un sector con su piloto, el Lt(jg) K. B. Miller, y el Lt(jg) Howard Burnett y el radio R. P. Wynn. Esta sección de dos SBD despegó al cielo de primera hora de la mañana con un 40% de cobertura de nubes a partir de los 1.800 pies. Finalmente, localizaron a la fuerza de acorazados japoneses:

"El crucero grande comenzó a disparar todos sus cañones contra nosotros, seguido momentos después por otros buques. Yo estaba de pie en la cabina trasera, sujetando mis ametralladoras con una mano y asomándome para mirar los buques por encima del ala. Me preguntaba dónde estaban todos aquellos proyectiles de la artillería antiaérea. Entonces el cielo explotó en un sinfín de colores, gris, negro, plata, azul y largas colas de fósforo humeante. Uno llegó cerca de nuestro ala derecha y salimos despedidos hacia atrás sobre nuestras espaldas. Un terrible y sonoro *wham*, como estar en una lata que alguien golpeara con un arma. Nos lanzamos en picado, cerramos los *flaps* y lanzamos nuestra bomba. No sé dónde fue a parar".



Un SBD-3 en un vuelo vespertino sobre el océano Pacífico.
Esta fotografía se tomó desde el avión del jefe de la sección, probablemente durante una misión de exploración o instrucción, como se puede apreciar por la ausencia de bombas. La doctrina establecía que se asignaran equipos de dos aviones a cada sector de búsqueda para proporcionarse apoyo mutuo y facilitar la navegación.

Al aterrizar a bordo después de unas cinco horas en el aire, Miller y Cawley se enteraron inmediatamente de que no estaban en absoluto a salvo. Casi de forma instantánea, después de que su SBD fuera bajado a la cubierta del hangar, una bomba japonesa explotó en la parte de atrás del ascensor en el que acababan de montar. Cawley cayó a la cubierta por la fuerza de la explosión, pero por lo demás no le pasó nada.

VOSE SOBRE EL SHOKAKU

Mientras tanto, la agrupación táctica de EE UU lanzó a los bombarderos de vuelo en picado y a los bombardeos torpederos contra los portaaviones japoneses. Los grupos de ataque japoneses y estadounidenses se cruzaron mientras volaban; algunos Zero atacaron brutalmente a la formación del *Enterprise*, pero la formación del *Hornet* permaneció relativamente tranquila hasta llegar a la zona del blanco. El jefe del VS-8, Lt Cdr W. J. *Gus* Widhelm (reconocido de forma general como uno de los personajes más importantes de la aviación naval de EE UU) se encontraba al mando de los aviones del *Bombing 8* y del *Scouting 8*. El Lt J. M. *Moe* Vose, otro veterano de Midway, del *Bombing 8* lo recuerda así:

"Tan pronto como despegamos, mi escuadrón se situó a 5.000 pies y pasamos por encima al grupo aéreo japonés. En mi mente no había ninguna duda en cuanto al objetivo. Gus Widhelm y yo unimos nuestros escuadrones y pasamos directamente sobre el grupo de cruceros japoneses, continuando hacia delante, todo el rato bajo el ataque de los Zero. Gus fue alcanzado con los portaaviones a la vista y amerizó casi en medio de la formación".

Widhelm y su ametrallador fueron rescatados posteriormente.

"Yo fui el primero en lanzarme en picado. Los hombres de Widhelm se habían unido a los míos y pude observar tres impactos en el *Shokaku*. Cuando nos recuperamos realizamos acciones evasivas al nivel de las olas, bajo el ataque continuo de los Zero".

"Finalmente, los Zero se retiraron y conseguimos avistar la agrupación táctica. Los procedimientos de reconocimiento para un día par consistían en hacer virajes hacia la izquierda e inclinar el ala izquierda dos veces. Mientras lo hacíamos, nos recibieron con un saludo de fuego antiaéreo. Era comprensible ya que la fuerza había sufrido un severo ataque. El *Hornet* había sido alcanzado gravemente y no podía recibirnos a bordo y aunque el *Enterprise* estaba en llamas por delante, con un impacto de bomba por detrás, todavía pudimos llegar a bordo. Al aterrizar, el ascensor trasero del *Enterprise* se quedó bloqueado en la posición de abajo, por lo que fue necesario coger el cable número uno. Puedo recordar aquel profundo agujero en la cubierta cuando aterricé y solté el gancho de cola".

"Cuando aterrizamos, mi oficial de escuadrilla, Fred Bates, me dio un trozo de madera chamuscada de la cubierta de vuelo del *Shokaku*, ¡de mi impacto! Había saltado hasta su cabina cuando bajaba".

Ambos bandos hicieron todo lo que pudieron en el intenso combate sobre el *Shokaku*. De los 15 SBD de la formación de Widhelm, dos fueron derribados y dos se retiraron, mientras que el VB-8 y el VS-8 reclamaron un número igual de derribos, consiguiendo realmente dos. Vose dirigió sus escuadrones hacia el *Enterprise*, ya que el *Hornet* había sufrido daños mortales de los bombarderos y los aviones torpederos

El Maj Joseph Sailer asumió el mando del VMSB-132 en marzo de 1942 y mandó este escuadrón durante los siguientes nueve meses. Tras llegar a Guadalcanal a finales de octubre voló casi de forma diaria durante cinco semanas, registrando 25 misiones y una docena de ataques; se ganó una reputación por su capacidad de mando que le valió en última instancia el mando de un grupo aéreo. Sailer fue el cuarto jefe de los bombarderos de vuelo en picado de la Infantería de Marina que murió durante esta campaña cuando fue derribado por los Zero mientras atacaba un destructor el 7 de diciembre de 1942. En opinión de sus compañeros de escuadrón, "Joe Sailer fue el mejor piloto de los bombarderos de vuelo en picado del Pacífico".



enemigos. Un año después, llevó al *Bombing 17* al combate a bordo del *Bunker Hill* (CV 17) en el primer despliegue en combate de los Curtiss SB2C Helldiver.

EL PUNTO CULMINANTE DE NOVIEMBRE

El mes comenzó mal para los escuadrones de SBD ya que el jefe del VS-71, Lt Cdr John Eldridge, desapareció en una tormenta el día 2. A la edad de 39 años era uno de los jefes de ataque con más experiencia en la *Fuerza Aérea de Cactus* y se echó mucho de menos a aquel antiguo aviador del *Wasp*.

Los Dauntless y los Avenger dañaron dos destructores el 7 de noviembre cuando hasta 11 buques se dirigieron hacia *The Slot,* llevando 1.300 soldados. El Maj Joseph Sailer, del VMSB-132, mandó un ataque combinado de bombarderos y torpederos a través de una intensa artillería antiaérea y numerosos cazas hidroaviones. El *Takanami* y el *Naganami* recibieron importantes daños, pero el refuerzo siguió avanzando. A la noche siguiente, más buques japoneses consiguieron desembarcar tropas y un ataque a última hora del día 10, nuevamente mandado por Sailer, no logró ningún resultado.

Sailer llevó una corta y agitada vida de combate durante 37 días en Guadalcanal, entre noviembre y diciembre. En aquel periodo realizó 26 misiones, totalizando 63,6 horas, con periodos de vuelo entre 0,8 y 4,2 horas y una media de 2,5 horas. Mandó o participó en 19 ataques que produjeron 12 contactos, en los cuales lanzó nueve bombas con seis impactos reconocidos. Además, realizó cinco vuelos de observación y tres exploraciones. Su periodo más intenso de operaciones fue entre el 13 y el 14 de noviembre durante la batalla de *The Slot*, cuando realizó cuatro salidas que totalizaron de seis a siete horas cada día. Los ataques contra el acorazado *Hiei* y el crucero *Kinugasa* fueron los puntos culminantes de la carrera de Sailer en Guadalcanal.

Aquellos frenéticos días de mediados de noviembre representaron el punto álgido de la campaña aérea de Guadalcanal. El día 13, los TBF y los SBD de la Infantería de Marina, con la ayuda del Grupo Aéreo 10 del *Enterprise*, acabaron con los restos flotantes en los que se había convertido el *Hiei*; este acorazado había sido gravemente dañado en Ironbottom Sound durante la batalla en superficie de la noche anterior.



A comienzos de 1943, Henderson Field estaba dedicado prácticamente en exclusiva al mando de ataque de *Cactus* ya que los cazas se habían trasladado a otro campo de aviación kilómetro y medio al este. En la fuerza del mando de ataque había tres escuadrones de SBD en junio, que aumentaron a cinco en diciembre cuando se incrementó la presión contra el complejo aeronaval japonés de Rabaul, Nueva Bretaña.

A la mañana siguiente, los escuadrones de la Marina y de la Infantería de Marina se encontraron con una fuerza de cruceros retirándose de un bombardeo contra Henderson Field. El Maj Joseph Sailer mandó el primer ataque con el VMSB-132 y el 2Lt R. E. Kelly colocó de forma experta su bomba de media tonelada en las zonas vitales del *Kinugasa*, matando al capitán y al segundo oficial. Los posteriores ataques del VB-10 y del VS-10 agravaron la inundación del buque, ardió en llamas y empeoró su escora. Este crucero de 10.500 toneladas se hundió menos de tres horas después de haber sido alcanzado.

Poco después de la desaparición del *Kinugasa*, una sección del VB-10 atacó el *Maya*, que derribó al Ens P. M. Halloran. Su SBD chocó contra el mástil principal e impactó cerca del afuste de babor de 127 mm, murieron 37 marineros en el choque y en el fuego resultante. Su compañero, el *Chokai*, fue dañado por el VS-10 con la inundación de algunos compartimentos delanteros.

En coordinación con el VMSB-132 y 142, los aviones del *Enterprise* también hundieron otros dos buques de transporte. Posteriormente, aquel mismo día, cuando el grupo de refuerzo japonés contabilizaba las bajas y continuaba hacia *The Slot*, los SBD con base en tierra (la mayoría de la Infantería de Marina) destruyeron cuatro buques de transporte más.

Cuatro buques supervivientes (algunos ya dañados por los implacables ataques aéreos) vararon durante la noche. Allí fueron blancos fáciles para los aviones de Henderson Field.

Las operaciones del 14 de noviembre fueron las más intensas jamás realizadas por los escuadrones de SBD. Durante aquel día los Dauntless de la Marina y de la Infantería de Marina atacaron más de una docena de buques, incluidos cuatro cruceros y un destructor, y hundieron a siete.

Desde agosto hasta el punto culminante, mediados de noviembre, la *Fuerza Aérea de Cactus* hundió 20 buques japoneses (catorce buques de transporte, tres destructores, dos cruceros, y compartieron la destrucción del acorazado *Hiei* con las unidades de superficie) y dañó al mismo tiempo 14 más (siete destructores, cuatro cruceros y tres buques de transporte).

EL DESENLACE DE DICIEMBRE

En diciembre, el VMSB-132 se encontraba entre los escuadrones de ataque con más experiencia de Henderson Field. El operador de radio-ametrallador habitual del Maj Sailer era el Cpl Howard Stanley, que se había alistado en la Infantería de Marina con 17 años, cuando ya tenía una licencia privada de piloto.

Sailer volaba con otro hombre en el asiento de atrás cuando, en el primer aniversario de Pearl, mandó un ataque de seis aviones contra los destructores japoneses en las proximidades de Nueva Georgia, a unos 256 kilómetros de Henderson Field. Se vio al CO alcanzar su blanco, que se ralentizó de forma perceptible, pero el avión de Sailer iba extremadamente lento a muy bajo nivel. El comandante comunicó por radio que sus frenos de picado no se recogían, lo cual le obligaría a realizar un amerizaje; el SBD no mantendría el vuelo horizontal por mucho tiempo con los *flaps* desplegados.

En aquel vulnerable momento, el avión de Sailer fue atacado por un hidroavión Mitsubishi F1M1 (posteriormente apodado como *Pete*). Desde

arriba, en la posición de las seis en punto, el caza japonés barrió con el fuego de 7,7 mm de las ametralladoras al Dauntless, y los aviadores del VMSB-132 observaron horrorizados cómo su CO caía en una barrena invertida y chocaba contra el agua. El Maj Joseph Sailer, de 35 años de edad, y el PFC (soldado de 1ª clase) J. W. Alexander, de 20 años, murieron en esta acción.

EL RESULTADO FINAL DE 1942

Durante 1942 los Dauntless hundieron, totalmente o en parte, seis portaaviones, un acorazado, tres cruceros y cuatro destructores, además de un submarino en diciembre de 1941.

Otras unidades de EE UU y del USMC hundieron un acorazado, un crucero y once destructores durante el mismo periodo, mientras que la USAAF contabilizó cuatro DD más. Claramente, durante el año posterior a Pearl Harbor, los Dauntless se mostraron como los peores enemigos para la Marina Imperial Japonesa.

En las cuatro batallas de portaaviones de 1942, los escuadrones de SBD lanzaron unas 183 bombas contra nueve portaaviones enemigos, logrando aproximadamente 40 impactos; tanto los informes estadounidenses como los japoneses son contradictorios o inexactos. Este índice de un 20% de impactos contra los blancos primordiales de los Dauntless contrasta con un 15% aproximadamente contra buques más pequeños como los cruceros y, especialmente, los destructores. El ataque al atardecer contra el *Tanikaze* en Midway el 6 de junio es un excelente ejemplo, ya que más de 40 SBD de seis escuadrones fallaron todos contra el bien pilotado destructor. Lo mismo sucedió con dos escuadrillas de B-17, que lanzaron 79 bombas más y tampoco lograron impactos directos.

Además, los SBD hundieron 14 buques de transporte en Guadalcanal, aunque varios fueron compartidos con otros aviones de la Marina y la USAAF con base en tierra.

En junio de 1943, los *AirSol* disponían de tres escuadrones de SBD; a finales de año esta cifra había subido hasta cinco, y este número aumentaría aún más en 1944. La potencia aérea aliada facilitó el techo bajo el cual las fuerzas navales y anfibias avanzaron hasta la cadena de las islas Salomón con una serie de operaciones en el verano y el otoño de 1943: las islas Russell (21 de febrero); la propia Nueva Georgia (30 de junio); y, finalmente, la gran isla de Bougainville (1 de noviembre).

En el momento de la operación de Nueva Georgia, que incluyó media docena de desembarcos en varias playas, los bombarderos con base en tierra de Guadalcanal todavía estaban dentro del radio de acción de sus principales blancos. El VB-11 y el -21, junto con el VMSB-144, se encontraban en *Cactus*; el *Bombing 11* era algo extraño como unidad de SBD ya que formaba parte de un grupo aéreo completo con base en tierra. Originalmente concebido para relevar a los escuadrones de *ropa vieja* del *Hornet*, el Grupo Aéreo 11 se quedó sin funciones de portaaviones cuando su buque fue hundido en Santa Cruz. Sin embargo, los escuadrones operaron desde tierra desde abril hasta junio y, en última instancia, se desplegaron en el segundo *Hornet* (CV 12) en 1944-1945.



El Lt(jg) Edwin Wilson del Escuadrón de Bombardeo 11 posa con su avión asignado. El VB-11 había sido destinado a operar desde el USS *Hornet* (CV 8) a finales de 1942 o comienzos de 1943, pero la pérdida de este buque en la batalla de Santa Cruz en octubre forzó un cambio de planes. El grupo aéreo al completo llegó a Guadalcanal en abril de 1943 y voló contra las bases y el tráfico marítimo japoneses hasta aquel verano. Wilson y su operador de radio-ametrallador, Harry Jespersen, permanecieron juntos durante el segundo despliegue del VB-11, pilotando los SB2C Helldiver desde el *segundo Hornet* (CV 12) entre 1944 y 1945.

EL BOMBING 11 EN GUADALCANAL

El íntimo trabajo de equipo del piloto y el ametrallador era crucial para el cumplimiento con éxito de las misiones de bombardeo-exploración. El equipo del Lt Edwin M. Wilson y el operador de radio Harry P. Jespersen, que volaron juntos en Guadalcanal en 1943 y posteriormente a bordo del USS *Hornet* (CV 12) en 1944-1945, fue poco habitual entre las tripulaciones de la Marina y de la Infantería de Marina. Esta rara y duradera pareja consiguió un alto grado de coordinación tanto con los SBD como con los SB2C. Wilson, que se retiró como contraalmirante, recuerda la contribución de su ametrallador a sus éxitos más de medio siglo después de la guerra:

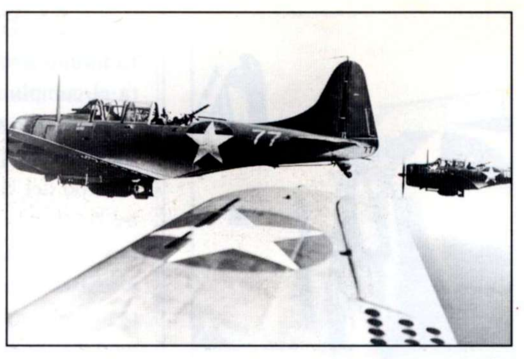
"Cómo joven RM3/c de la aviación con 17 años, Harry Jespersen, fue asignado como mi ametrallador cuando el VB-11 fue destinado con el Grupo Aéreo 11 a la Base Aeronaval de North Island, en San Diego, California, el 10 de octubre de 1942. Estaba previsto que el *Bombing 11* fuera a bordo del *Hornet* (CV 8), pero éste fue hundido en la batalla de Santa Cruz en octubre de 1942. Sin un portaaviones para el Grupo Aéreo 11, nuestro primer periodo de combate tuvo lugar en Guadalcanal, volando desde Henderson Field entre el 23 de abril y el 9 de agosto de 1943. Realizamos ataques contra Munda, Vila, Vanga Vanga, Ringi Cove, la Bahía de Rekata, Puerto Viri y Kahili, en Bougainville, y contra los buques japoneses. Jespersen resultó ser muy intuitivo, inteligente y un destacado radio. También fue un preciso ametrallador".

"El 8 de mayo nos informaron sobre unos destructores japoneses en el estrecho de Blackett y se ordenó al VB-11 que los atacara. La situación climatológica era malísima, cuando llegó mi turno de lanzarme en picado subí por encima de la capa de nubes sólida y volé en círculo durante un momento. Finalmente, vi un DD a través de un hueco en la cobertura de nubes y me lancé hacia él. Al ser el único avión en la zona, vi muchos proyectiles trazadores y aparecieron agujeros en mis alas. Conseguí un impacto contra el DD con mi bomba de 456 kg, y cuando me recuperaba vi tres barcazas de desembarco cargadas que se dirigían hacia la costa. Pasé una y otra vez cerca del agua, atacándolas con mis ametralladoras de 12,7 mm hasta que me quedé sin munición. A continuación, volé en círculos para que Jespersen pudiera disparar con sus ametralladoras de 8,46 mm contra los soldados, que disparaban sus fusiles y pistolas contra nosotros. Hundimos una barcaza y detuvimos las otras dos".

"Sin munición ninguno de los dos, volvimos a Henderson Field con poco combustible y con muchos agujeros en el avión. Un agujero grande en el ala izquierda hacía un extraño sonido silbante. El motor se paró, sin combustible, mientras aterrizaba".

"Aquella noche el vigilante de la costa en Kolombangara informó de que el ataque principal causó pocos daños debido a la capa de nubes y a las nubes bajas, pero posteriormente un solitario avión alcanzó a un destructor, que se hundió, y atacó tres barcazas cargadas con soldados de Infantería japoneses (fuerza especial de desembarco naval) que se dirigían a su isla. El que las barcazas no llegaran le hizo muy feliz. Años después descubrí que aquel vigilante de la costa era el Lt australiano Reg Evans y que el DD que alcancé era el *Oyashio*. Un par de meses después de hundir el DD, Reg Evans salvó al Lt Jack Kennedy y a su tripulación del PT-109 el 7 de agosto de 1943".

"El VB-11 salió hacia Estados Unidos el 1 de agosto, pero el Mando de Ataque quería que seis aviones y sus tripulaciones se quedaran y yo recibí el mando. El 9 de agosto terminamos finalmente nuestro Periodo de Adaptación al Portaaviones, embarcando en el carguero holandés *Japara*. Dieciséis días después llegamos a San Francisco y nos fuimos de permiso. Por aquel entonces, Harry había recibido el Corazón Púrpura por las heridas de metralla en una pierna recibidas durante una misión el 9 de julio de 1943".



Los bombarderos de vuelo en picado *Bulldog* del VMSB-233 en camino para bombardear un campo de aviación japonés en Kolombangara, en las islas Salomón. El Maj Claude J. Carlson Jr. pilotaba el avión guía, que resulta poco habitual porque muestra distintivos de misiones por debajo del parabrisas y el número lateral 77 repetido en negro justo por debajo del timón. Carlson mandó este escuadrón durante mayo de 1943 y, a continuación, regresó a EE UU y organizó un escuadrón de caza nocturna de Hellcat, el VMF(N)-543. Murió en un accidente en julio de 1944.

"El 24 de septiembre volvimos a formar el VB-11 en la base aeronaval de Alameda con los SBD-3. Tuve mucha suerte de contar nuevamente con Harry Jespersen como mi operador de radio-ametrallador. A finales de noviembre comenzamos a recibir los SB2C-1 Helldiver... A comienzos de 1945 volvimos a Estados Unidos después de nuestro segundo crucero en portaaviones con el segundo *Hornet*. Pasé a funciones en tierra después de mis dos periodos de servicio; Harry, después de esos dos mismos periodos, era uno de los jefes más jóvenes de la Marina y decidió quedarse con el VB-11 para su tercer periodo de servicio. Él habría participado en la invasión de Japón si no hubiésemos lanzado, afortunadamente, las bombas atómicas sobre Japón, que provocaron la rendición de Tokio".

LAS ACCIONES EN LAS ISLAS SALOMÓN SUPERIORES

Las acciones más importantes de los SBD a finales de 1943 fueron los dos ataques de los portaaviones contra Rabaul el 5 y el 11 de noviembre. En la primera acción, el *Saratoga* y el *Independence* (CVL 22) atacaron los buques de guerra en el puerto de Rabaul. Los Dauntless del VB-12 del *Sara* contribuyeron a los daños infligidos en seis cruceros y dos destructores, impidiendo con éxito la interferencia con la cabeza de playa de Bougainville.

El Día del Armisticio, el *Essex* (CV 9), el *Bunker Hill* (CV 17) y el *Independence* intentaron acabar con los buques dañados. Hundieron un destructor, pero la fuerte oposición y el mal tiempo obstaculizaron a los grupos de ataque. El *Bombing 9* del *Essex* era el único buque con los SBD, ya que el *Bunker Hill* se estrenó con los SB2C Helldiver, que sustituirían a los Dauntless durante los ocho meses siguientes.

Mientras tanto, en octubre, unos 100 SBD de la Marina y de la Infantería de Marina establecieron su base en Munda para comenzar la ofensiva aérea con base en tierra contra Rabaul. Las unidades de la Infantería de Marina eran el VMSB-144 (Maj Frank E. Hollar), el VMSB-234 (Maj Harold B. Penne) y el VMSB-244 (Maj Robert J. Johnson). Los escuadrones de la Marina fueron en su mayoría unidades independientes sin un grupo aéreo de referencia. Las tropas anfibias llegaron a la costa en la bahía de la Emperadora Augusta, en la costa occidental de Bougainville, el 1 de noviembre, con los Dauntless y los Avenger atacando y bombardeando por delante de las unidades de asalto.

El apoyo aéreo próximo era cada vez más importante para los equipos aéreo-terrestres de la Infantería de Marina y las pruebas demostraron que se podía lanzar la munición a muy poca distancia de las tropas



Un SBD-4 del VB-16 despega del *Lexington* el 23 de abril de 1943.

propias a cubierto. Las bombas contra personal de 45 kg podían impactar normalmente a 90 metros de los fusileros, llegando a 70 metros en las emergencias. El axioma de un metro por cada medio kilogramo también valía para las bombas de 456 y 228 kg, aunque las armas de media tonelada se lanzaban en ocasiones contra posiciones japonesas a 270 metros de las tropas propias.

En enero de 1944 se había desarrollado un procedimiento para el propio Rabaul que implicaba funciones especializadas para los SBD y los TBF. Mientras los Dauntless atacaban blancos de precisión, como los emplazamientos de la artillería antiaérea, los Avenger utilizaban sus mayores cargas útiles contra los cinco campos de aviación de Rabaul y, especialmente, contra sus pistas. Los *AirSol* consideraban esencial la neutralización de las pistas de cazas japoneses para conseguir la supremacía aérea sobre Rabaul, y esta táctica funcionó.

Los SBD y los TBF vencieron a las fuerzas de la Marina Imperial mediante la realización de ataques diarios durante un periodo de varios meses, siendo escoltados por unos 200 Corsair y Hellcat. Mientras tanto, los B-25 y los A-20 de la Quinta Fuerza Aérea de EE UU añadieron su peso a esta acción. El último combate aéreo notable de esta campaña tuvo lugar el 19 de febrero de 1944 cuando un ataque aliado de 145 aviones fue interceptado por unos 50 cazas japoneses. Al día siguiente, los cazas japoneses supervivientes se retiraron a Truk y a partir de entonces Rabaul fue considerado, cada vez más, como un destino rutinario y sin complicaciones.

En la larga campaña contra Rabaul, los escuadrones de la Marina y la Infantería de Marina realizaron unas 19.000 de las casi 30.000 salidas aliadas y lanzaron 8.500 de las 20.500 toneladas totales.

Los combates del año finalizaron para los portaaviones rápidos con un ataque contra el atolón de Kwajalein el 4 de diciembre. El Grupo Aéreo 16 del *Lexington* participó muy activamente, encontrándose con una férrea oposición aérea en la isla de Roi y en sus proximidades. Mientras que los Hellcat del VF-16 reclamaron 20,5 derribos y 2 probables, las tripulaciones de los SBD del Lt Ralph Weymouth también se encontraron con enemigos aéreos. El Lt(jg) A. H. Burrough derribó un bombardero *Betty* a ocho kilómetros de la isla y compartió otro con un F6F. Al propio Weymouth y al Lt Cook Cleland se les reconoció un Zeke, mientras que los ametralladores de los Dauntless reclamaron cuatro aviones más confirmados y el escuadrón se anotó dos más probables. Fue una de las acciones aéreas con más éxito jamás realizadas por un escuadrón de SBD.

Entre los escuadrones de la Marina que tomaron parte en la ofensiva de las islas Salomón se encontraba el VB-98, que voló desde Munda, Bougainville y la isla Green entre noviembre de 1943 y mediados de 1944. Al igual que muchos escuadrones independientes con base en tierra, no asignados al grupo aéreo de un portaaviones, el VB-98 se organizó en torno a un grupo de pilotos seleccionados de un escuadrón mixto, en este caso el VC-24. La segunda unidad que llevó la denominación VB-98 pasó la mayor parte de la guerra como parte de un grupo aéreo de sustitución (RAG) en la costa occidental.



EL PACÍFICO CENTRAL Y LAS ISLAS FILIPINAS

Los escuadrones de Dauntless de la Marina y de la Infantería de Marina en el Pacífico se enfrentaron a una guerra en tres frentes durante 1943-1944. Las unidades con base en tierra en las islas Salomon siguieron la campaña contra las bases aéreas/navales japonesas que conducían hasta Rabaul, Nueva Bretaña, mientras que los escuadrones de la Infantería de Marina reducían y, a continuación, aislaban a las guarniciones de las islas que habían quedado atrás en el Pacífico Central. Por último, la nueva generación de portaaviones se embarcó en una ofensiva estratégica que llevaría a los SBD desde Rabaul hasta las islas Marianas.

Resulta al mismo tiempo irónico e instructivo que el momento culminante del servicio durante la guerra de los SBD tuviera lugar en el verano de 1944, justo cuando los dos últimos escuadrones de Dauntless iban a abandonar las funciones en los portaaviones. En junio, el *Bombing 10* en el *Enterprise* y el *Bombing 16* en el *Lexington* eran las dos últimas unidades de SBD embarcadas en la Agrupación Táctica 58, pero otros 18 escuadrones de la Marina y 11 unidades de la Infantería de Marina todavía utilizaban este modelo fuera de Estados Unidos. Seis tenían su base en Hawai, incluido el VB-100 (Grupo Aéreo de Reabastecimiento) de bombarderos en Punta Barbers, donde los Curtiss SB2C estaban sustituyendo a los últimos SBD.

La cantidad de 580 SBD desplegados en posiciones avanzadas se debía sobre todo a los 15 escuadrones de exploración de la zona de Ha-

Los SBD-5 de un escuadrón de un portaaviones sin identificar vuelven de un ataque a finales de 1943 o comienzos de 1944. Los portabombas vacíos indican que se han utilizado los proyectiles, pero el hecho de que las ametralladoras del asiento trasero estén desplegadas significa que la interceptación por parte de los cazas japoneses sigue siendo una posibilidad.





El oficial de despegue envía a un Dauntless a su despegue por la cubierta desde el USS *Yorktown* (CV 10). De pie, a la izquierda del *Fly 1*, se encuentra un marinero con una pizarra que contiene los datos tácticos de última hora para cada piloto, normalmente una actualización de la localización del blanco o un ajuste en la posición prevista del buque a la vuelta del grupo aéreo.

wai y del Pacífico Central y Suroccidental. A finales de año sólo permanecían seis de ellos ya que sus funciones (búsquedas y patrullas) resultaban en gran medida innecesarias debido a que la guerra avanzaba de forma permanente hacia el oeste.

LAS ISLAS MARIANAS

La Agrupación Táctica 58 con 14 portaaviones rápidos llegó a las proximidades de las islas Marianas el 11 de junio de 1944. Los pilotos del Vice Adm Marc Mitscher, que lanzaron inmediatamente una patrulla libre de caza, comenzaron a ganar el control del aire sobre las principales bases de las islas en Guam y Saipan. La Operación *Forager* se calculó no sólo para tomar las bases para los bombarderos de gran radio de acción, sino para forzar al combate a los restos de la Marina Imperial.

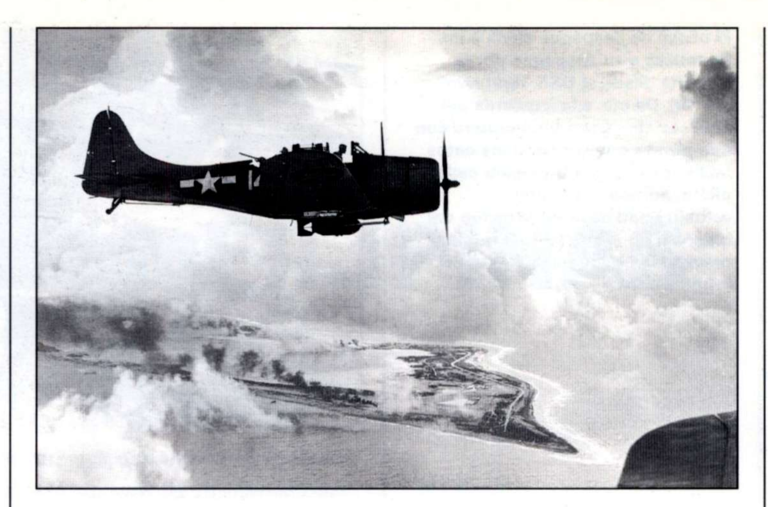
El plan fue un éxito. El Cuartel General Naval, que no podía permitir que los B-29 entraran en el radio de acción de Tokio, ordenó a la 1ª Flota Móvil del Vice Adm Jisaburo Ozawa que desbaratara el desembarco estadounidense a toda costa. Ozawa salió con nueve portaaviones, poniendo el escenario para la más grande batalla de portaaviones de todos los tiempos.

Los portaaviones con grandes cubiertas de Mitscher operaban con escuadrones de SB2C y con las dos últimas unidades de SBD todavía a bordo. Su buque insignia, el *Lexington* (CV 16) llevaba embarcado el VB-16 del Lt Cdr Ralph Weymouth, mientras que el *Enterprise* se hizo cargo del segundo periodo de servicio del VB-10 del Lt Cdr J. D. Ramage. La Operación *Forager* sería la última operación de los SBD en los portaaviones.

El *Tiro al Pato de las Islas Marianas* duró todo el 19 de junio y los Hellcat consiguieron la supremacía aérea total. Los submarinos estadounidenses hundieron dos portaaviones japoneses, el *Shokaku* y el *Taiho*, pero la Flota Móvil siguió fuera del alcance de Mitscher hasta el final del día siguiente. Entonces, en la tarde del 20 de junio, Mitscher dio su famosa orden: "Lanzadlos".

RAMAGE EN EL MAR DE LAS ISLAS FILIPINAS

El Lt Cdr James D. Ramage era el oficial al mando del VB-10 durante la primera batalla del Mar de las Islas Filipinas. Su operador de radio-ametrallador era un veterano del *Enterprise*, ya que el RM1/c David J.



Una de las fotografías más publicadas de la Guerra del Pacífico fue este perfil de un avión del *Bombing 5* sobre la isla de Wake el 5-6 de octubre de 1943. El ataque del *Yorktown* (CV 10) está bastante avanzado, como se puede observar por los fuegos que arden en ambos lados de la isla, pero este Dauntless conserva su bomba de 456 kg hasta que el coordinador del ataque dirija la sección hacia un blanco que merezca la pena. Esta operación supuso la segunda vez que los portaaviones de EE UU atacaban esta antigua base estadounidense.

Cawley había volado con el VS-10 durante la batalla de Santa Cruz en octubre de 1942.

Ramage mandó 12 de sus Dauntless con otros 17 aviones del *Enterprise* en el ataque vespertino del 20 de junio contra la fuerza de portaaviones japoneses, el día después de la épica victoria de los Hellcat. Él escribió:

"Resultaba fácil localizar a la flota japonesa; había humo negro de la artillería antiaérea en una amplia zona. Pronto pude distinguir a dos portaaviones por debajo y a la izquierda. Iba a ser como lo habíamos previsto. Yo me encargué del portaaviones más próximo y la división del Lt Lou se encargaría del segundo. Los aviones torpederos de Eason se dividirían entre los dos. Los TBF llevaban cuatro bombas de 228 kg. Los SBD llevaban cada uno una bomba de 456 kilogramos. La mitad eran semiperforantes y la otra mitad bombas de uso general".

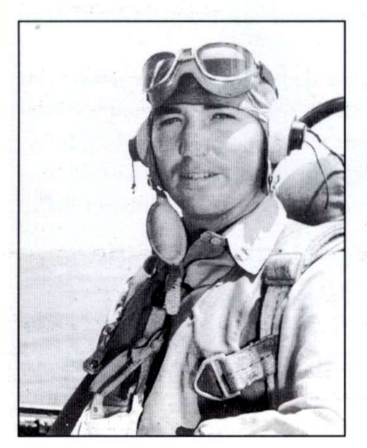
"Mientras viraba tuve una bonita vista del portaaviones. Saqué los frenos de picado a unos 10.000 pies. Poco después oí repicar las ametralladoras gemelas de 8,46 de Cawley, luego miré por encima a la derecha y, aparentemente a cinco pies de mí, pasando por debajo, había un Zero. Mi deceleración había equivocado su puntería".

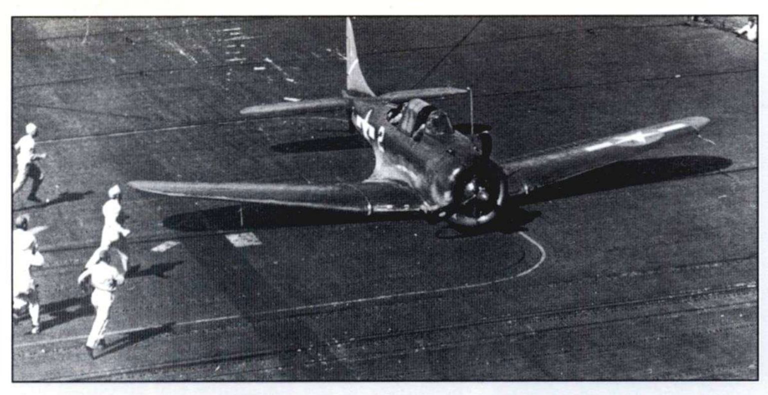
"Mi picado era un ataque normal de 70º. A unos 8.000 pies abrí fuego con mis dos ametralladoras de 12,7 mm y vi los proyectiles trazadores alcanzar el ascensor delantero del buque. Teniendo en cuenta el viento y el movimiento del blanco, coloqué el agujero más pequeño del retículo en el arco del portaaviones, que navegaba en la dirección del viento, y lancé mi bomba a 1.800 pies".

"Me desvié, reduciendo a unos 300 pies, e inmediatamente me encontré bajo el fuego de todo tipo de buques, acorazados, cruceros y destructores. Cawley me gritó que mirara al buque, que parecía envuelto en llamas de punta a punta. Pero nos lanzaban tantos proyectiles que simplemente no pude mirar atrás. A continuación, Cawley me indicó que ascendiera o descendiera, dependiendo de hacia dónde apuntaba la artillería antiaérea. Salimos hacia el este".

"Tan pronto como me liberé de la barrera exterior japonesa, comencé un suave viraje hacia la izquierda a 1.000 pies. Eran aproximadamente las 19:30 horas y comenzaba a oscurecer. En breve tuve conmigo a seis de mis pájaros, luego a tres más. Algunos Zero estuvieron a punto de

El Lt Cdr James D. Ramage, conocido en la Agrupación Táctica 58 como *Jig Dog*, era el popular y agresivo jefe del VB-10. Ramage y el Lt Cdr Ralph Weymouth del VB-16 mandaron los últimos dos escuadrones de SBD con base en los portaaviones, ya que los otros cinco portaaviones de cubierta grande embarcaron los SB2C-1 Helldiver, que sustituyeron totalmente a los Dauntless en la Fuerza de Portaaviones Rápidos a finales de julio de 1944.





Un avión del VB-5 *aterriza sobre la panza* en la cubierta de vuelo del *Yorktown* después de sufrir un fallo en el tren de aterrizaje el 22 de febrero de 1944. Este suceso tuvo lugar cinco días después del ataque de dos días contra la base de la flota enemiga en el atolón de Truk, en las islas Carolinas; esta operación fue una victoria importante para la aviación de los portaaviones y produjo la pérdida de 37 embarcaciones navales y mercantes japonesas con un desplazamiento total de unas 200.000 toneladas.

realizar pasadas contra nosotros, pero los cazas de Kane derribaron a cuatro o cinco. Después de tres círculos de 360º me di cuenta de que teníamos que volver a la Agrupación Táctica 58. Cuando di la señal con la mano indicando que nos colocábamos directamente en el rumbo de vuelta, comencé a recibir a todo tipo de rezagados. En cuanto entraron en mi rumbo abrieron gases y nos dejaron. No iban a quedarse clavados a la velocidad máxima de crucero de los SBD de 150 nudos".

"A las 21:20 horas Cawley puso un rumbo acertado hacia el *Gran E*. Las señales YE/ZB estaban en el sector correcto. Me imaginé que estábamos a unos 50 kilómetros del Grupo Operativo 58.3, ya que podía ver la silueta borrosa de las luces inmóviles por delante. El pánico estaba aumentando cada vez más a través de la radio, y parte del descontento procedía de la excesiva cantidad de luces de los buques. Algunos cruceros disparaban proyectiles de estrella, justo lo que necesitábamos con unos doscientos aviones en la zona. Nuestro problema no consistía en localizar la fuerza, eso era pan comido. Con todos los buques deslumbrando, incluidos los destructores, resultó una auténtica confusión. Lo más difícil era localizar un portaaviones entre todas aquellas luces".

"Por aquel entonces recibimos una transmisión para aterrizar en cualquier cubierta disponible. Todavía no había perdido la integridad de mi formación ya que permití que algunos aviones se arremolinaran en la confusión. A las 21:40 llevé a la escuadrilla *Sniper* hasta la parte derecha del *Enterprise* y separé a la primera sección a la posición de aterrizaje. Cawley dijo: `Jefe, parece que ha habido un accidente en la cubierta´. Le di la razón, pero sabiendo lo rápido que trabajaba el personal del *Enterprise* esperaba que en el momento en que descendiéramos la cubierta estuviera despejada. Pude ver a nuestro Oficial de Seguridad para Aterrizajes, Hod Proulx, haciendo una lenta señal para alejarnos. Mientras pasábamos por encima de la parte izquierda vi verdaderos problemas en la cubierta de vuelo, las luces encendidas y un avión boca arriba".

"En aquel momento informé: `Escuadrilla *Sniper*, nuestra base tiene la cubierta inutilizada. Aterrizad en desplome en cualquier base disponible. Aquí *Sniper 41*. Cambio y corto".

"Por aquel entonces, el ruido había remitido, pero todavía había demasiadas luces. Finalmente, localicé lo que creía que era un portaaviones ligero, pero justo cuando me estaba situando hacia él miré por delante y, quizás a unos tres kilómetros, había un portaaviones grande. Estaba a demasiada altura para una entrada directa, así que decidí realizar una pasada normal sobre el portaaviones. Cawley me indicó que estábamos solos en la posición y el aterrizaje fue suave. Según rodaba frenando recibí unas frenéticas señales de cada uno de los directores de aviones para que *plegara las alas*. No se daban cuenta de que las alas de los SBD



Otro SBD del VMSB-331 sobre Majuro a mediados de 1944, pilotado por el Capt Ernesto Guisti.

no se pliegan. Finalmente, llegué a una zona de estacionamiento por delante de las barreras cuando un hombre de la cubierta de vuelo saltó al ala y me dijo: `Salid inmediatamente de aquí´. Era evidente que temía que un avión saltara la barrera. Cawley y yo corrimos hacia la plataforma de la superestructura, donde pregunté inmediatamente `¿Qué portaaviones es éste?´".

"`El *Yorktown*´, me respondió un aviador. Mi amigo y compañero de escuadrón, Lt (jg) Don *Hound Dog* Lewis y su ametrallador, John Mankin, se reunieron con nosotros. No les habíamos visto desde la sala de preparación seis horas antes. Había sido un largo día´".

LA PROGRESIVA REDUCCIÓN

Los últimos SBD-6 salieron de la cadena de montaje de El Segundo en julio de 1944 y la Marina recibió sus últimos 18 Dauntless al mes siguiente. Un modelo seis le costaba al Gobierno de EE UU 29.000 $, frente a los 85.000 $ que costó el diseño y fabricación del prototipo XBT-1 de 1934. Para señalar la desaparición de una leyenda, la revista *Time* publicó: "No daba problemas, ni alteraciones en su funcionamiento; era un avión completamente honesto. Podía soportar muchas penalidades y llegar a casa tambaleándose sobre las alas, que a veces parecían ralladores de nuez moscada".

Con la marcha del *Bombing 10* y del *Bombing 16* de los portaaviones rápidos, la contribución fundamental de los SBD a la causa aliada llegó a su fin. En los 32 meses de combates desde los portaaviones murieron en combate al menos 62 pilotos y 63 tripulantes de los SBD con base en los portaaviones, en diez buques, además de muchos otros que desaparecieron por causas operativas. Con mucho, el mayor porcentaje de las bajas en combate (casi la mitad) procedieron del Grupo Aéreo original del *Enterprise* y del Grupo Aéreo 10. La distribución fue la siguiente:

Lexington	(CV 2)	VB-2, VS-2	5 pilotos	5 tripulantes
Saratoga	(CV 3)	VB-3	1 piloto	1 tripulante
Ranger	(CV 4)	VS-41, VB-4	2 pilotos	1 tripulante
Yorktown	(CV 5)	VB-5, VS-5, VB-3	11 pilotos	11 tripulantes
Enterprise	(CV 6)	VB-6, VS-6, VB-10, VS-10	27 pilotos	29 tripulantes
Wasp	(CV 7)	VS-71	0 pilotos	1 tripulante
Hornet	(CV 8)	VB-8, VS-8	2 pilotos	2 tripulantes
Essex	(CV 9)	VB-9	2 pilotos	2 tripulantes
Yorktown	(CV 10)	VB-5	6 pilotos	5 tripulantes
Lexington	(CV 16)	VB-16	6 pilotos	6 tripulantes

La tripulación del VB-16, formada por el Lt Cook Cleland y el Radio W. J. Hisler, se ganó una reputación entre las tripulaciones aéreas del *Lexington* (CV 16) por su agresividad. Se les reconocieron a ambos, piloto y ametrallador, al menos tres aviones enemigos derribados entre diciembre de 1943 y junio de 1944. Participaron en la famosa *Misión más allá de la oscuridad* del 20 de junio; atacaron un portaaviones japonés y llegaron a duras penas a la agrupación táctica. Después de la guerra, Cleland estuvo muy relacionado con los Corsair y ganó la Carrera del Trofeo Thompson con un Goodyear F2G modificado en 1947 y 1949 y mandó un escuadrón de F4U-4 de la Reserva durante los combates de Corea, embarcado a bordo del USS *Valley Forge* en 1951-1952.



LAS ISLAS FILIPINAS

El Grupo Aéreo 12 de la Infantería de Marina llegó a las islas Filipinas a comienzos de diciembre de 1944 con cuatro escuadrones de F4U y una unidad de caza nocturna de F6F. Le siguió otro grupo de caza, el MAG-14, en enero.

Los primeros bombarderos de los *Leatherneck* (*Cuellos de cuero; infantes de Marina)* que participaron en la campaña fueron cuatro escuadrones de SBD del MAG-24, que llegaron a Mangaldan, en la zona final del golfo de Lingayen, a finales de enero de 1945. Los aviadores de la Infantería de Marina, que se organizaron en Bougainville, se habían instruido en las técnicas del apoyo aéreo próximo con la 37ª División de Infantería del Ejército de Tierra, aprendiendo a coordinar mejor los recursos aéreos y terrestres por medio de una sofisticada red de comunicaciones por radio con controladores avanzados. Incluidos los tres escuadrones del MAG-32, la Infantería de Marina con base en Luzón disponía de 174 Dauntless en tierra a finales de enero. La primera baja tuvo lugar el día 28 cuando un avión del VSMB-133, y su tripulación, sucumbió ante el fuego terrestre.

Se puede ver al *Thirty-Six Sniper*, un SBD-5 del Escuadrón de Bombardeo 10, por encima del *Enterprise* el 5 de junio de 1944. En aquel momento, la Quinta Flota se encontraba en su travesía hacia las islas Marianas para la toma de Saipan. Las patrullas de caza libre y las misiones de bombardeo comenzaron el día 11 y el *Tiro al Pato de las Islas Marianas* tuvo lugar en dos días, el 19 y el 20. Fue la quinta, y última, batalla de portaaviones en la que participaron los SBD, un récord no superado por ningún otro avión estadounidense.

El objetivo primordial de la campaña de Luzón era Manila, la capital de las islas Filipinas. La Primera División de Caballería atacó, desde las primeras horas del 1 de febrero, hacia el sur con el apoyo casi constante de nueve SBD por encima, que operaron en relevos. Los aviones de la Infantería de Marina, que realizaban la exploración por delante buscando la ruta más directa y evitando los baluartes japoneses cuando era posible, aceleraron la embestida para liberar a los prisioneros de guerra del importante campamento de Santo Tomás.

Cuando era necesario, la capacidad de *bombardeo en picado con una fuerza arrolladora* de los aviones de la Infantería de Marina lograba una concentración tremenda de material explosivo. Las misiones de 80 aviones de hasta cinco escuadrones podían eliminar la mayoría de los blancos asignados, ya que los soldados veían que los impactos de las bombas se concentraban en una cuadrícula de 82 por 123 metros. Con el apoyo a la arremetida de 66 horas hacia Manila, el MAG-24 y el MAG-32 se ganaron el respeto incondicional tanto de amigos como de enemigos.

Entre los pilotos de los bombarderos de vuelo en picado que participaron en esta campaña se encontraba el Lt Frank McFadden, del VMSB-236. Acumuló más de 1.000 horas con los SBD, incluidos los combates en las islas Salomon y en las islas Filipinas. Su conclusión: "Nunca se ha construido un avión más fiable".

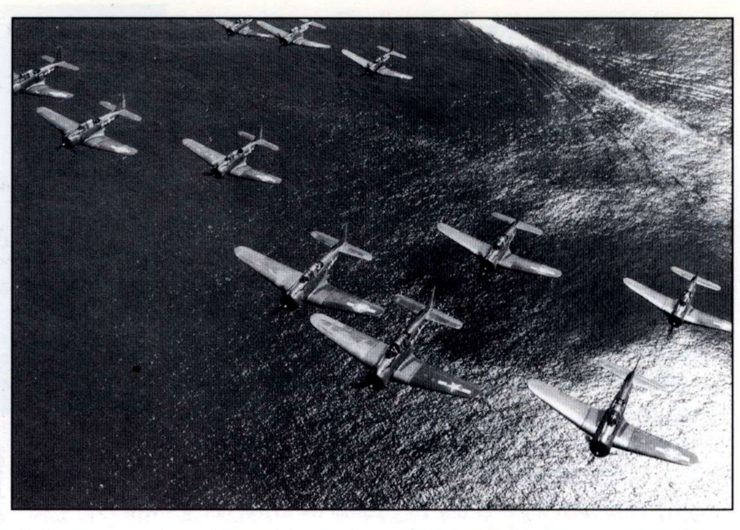
Los aviadores de la Infantería de Marina en Luzón realizaban habitualmente de 13 a 16 misiones al mes, con una media de 40 horas de vuelo, incluidas las salidas no de combate. El registro de McFadden era uno de los habituales; su diario de vuelo de 1945 reflejaba:

Febrero	14 misiones; 35,3 horas
Marzo	18 misiones; 41,2 horas
Abril	17 misiones; 39,8 horas
Mayo	16 misiones; 42,7 horas
Junio	9 misiones; 22,4 horas

Esto le daba un total de 74 vuelos con 181,4 horas, durante las cuales participó en 65 ataques.

McFadden comprobó de forma convincente la famosa robustez de los SBD y recuerda un regalo del Día de San Valentín de una batería de la artillería antiaérea japonesa:

"Realizaba un ataque contra Fort McKinley, cerca de Manila, el 14 de febrero de 1945 cuando el fuego de la artillería antiaérea me alcanzó desde Neilson Field. Volaba de vuelta con el avión a la base en Dagupan, que se encuentra cerca del golfo de Lingayen, en Luzón. La velocidad de entrada en pérdida con estos daños, y con las ruedas bajadas, era de 125 nudos. Realicé una aproximación a 140 y el aterrizaje fue un éxito".



Once SBD-5 en formación después del ataque contra Palau el 30 de marzo de 1944. Durante los dos días siguientes, los 11 portaaviones rápidos de la Agrupación Táctica 58 atacaron las bases japonesas en las Islas Carolinas occidentales mientras las fuerzas anfibias desembarcaban en Hollandia, Nueva Guinea. Tres escuadrones de TBF minaron el puerto de Palau, mientras los SBD y otros aviones reclamaron 28 buques hundidos, con un tonelaje bruto de 108.000 toneladas.

Tras la investigación, el piloto descubrió que podía meterse dentro del agujero que había en el estabilizador horizontal.

El Maj Gen Verne Mudge, al mando de la Primera División de Caballería, agradeció el apoyo recibido por los *Malditos perros del picado de Luzón*. Él escribió:

"Los pilotos de los bombarderos de vuelo en picado de la Infantería de Marina están bien preparados para el trabajo que hacen y yo tengo la máxima confianza en su capacidad. En nuestro camino hacia Manila dependíamos exclusivamente de la Infantería de Marina para proteger el flanco izquierdo desde el aire contra un posible contraataque japonés. El trabajo que realizaron habla por sí mismo. Nosotros estamos aquí".

En 1945 sólo media docena de los escuadrones de la Infantería de Marina con 144 SBD-6 utilizaban todavía los Dauntless en el Pacífico. Todos participaron en las operaciones de las islas Filipinas, donde la mayoría fueron retirados aquel mes. El MAG-24 retiró los VMSB-133 y -241 el 16 de julio, cuando el Col Warren E. Sweetser rindió tributo a las tripulaciones de los SBD en Titcomb Field, cerca de Malabang, en Mindanao. A continuación, se trasladaron los últimos 24 Dauntless del Grupo hasta Cebu, donde la Marina se encargó de ellos.

Los escuadrones de SBD del MAG-32 fueron retirados dos semanas más tarde y dejaron a los Helldiver como los únicos bombarderos de vuelo en picado de los *Leatherneck*. Finalmente, la *Bestia* había sustituido a su obsoleto predecesor justo al final de la II Guerra Mundial, pero le había costado hacerlo la duración entera de este conflicto mundial.



El piloto campeón de los bombarderos de vuelo en picado de la Infantería de Marina de EE UU fue el Major Elmer G. Glidden Jr. (a la izquierda), que mandó el VMSB-231 desde septiembre de 1942 hasta septiembre de 1944. Glidden, que comenzó su carrera de combate con el VMSB-241 en Midway, mandó a continuación el escuadrón de *As de Espadas* como parte de la *Fuerza Aérea de Cactus* en Guadalcanal. Además de sus 27 misiones de 1942, el periodo de servicio de Glidden en las islas Marshall elevó su total de la guerra hasta 104, más picados en combate que ningún otro piloto de los bombarderos-exploradores de la Infantería de Marina. Su operador de radio-ametrallador durante todas y cada una de las 77 misiones en las islas Marshall fue el M/Sgt James Boyle.

LOS BANSHEE Y LOS DAUNTLESS EXTRANJEROS

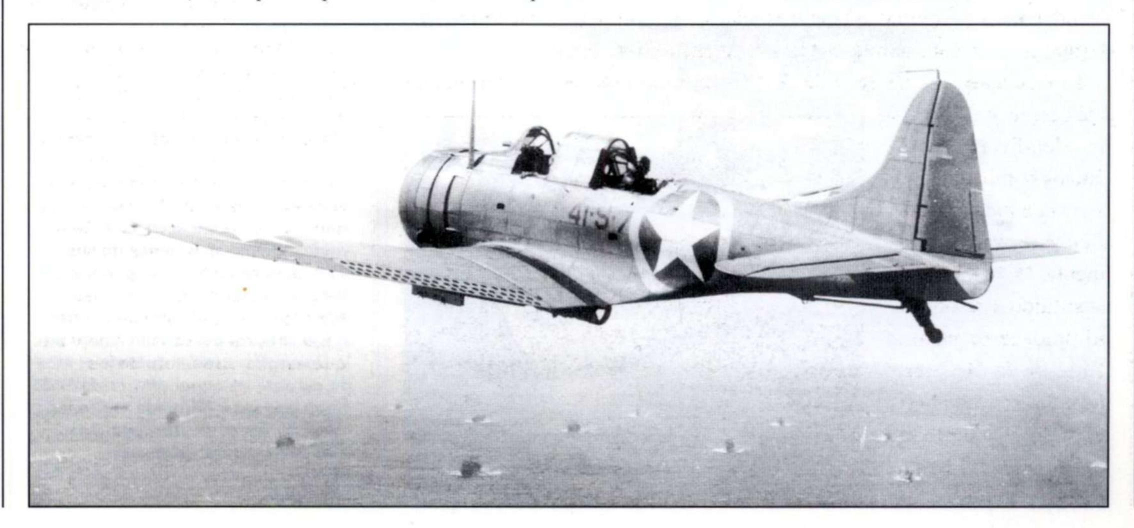
En otra parte del planeta, la invasión angloestadounidense del Norte de África comenzó la semana antes del punto culminante de Guadalcanal. Las tropas de EE UU desembarcaron en el Marruecos francés el 8 de noviembre de 1942, apoyadas por cuatro portaaviones. El *Ranger* y dos portaaviones de escolta llevaban 36 SBD embarcados, mientras que otro CVE (portaaviones de escolta) utilizaba los Avenger.

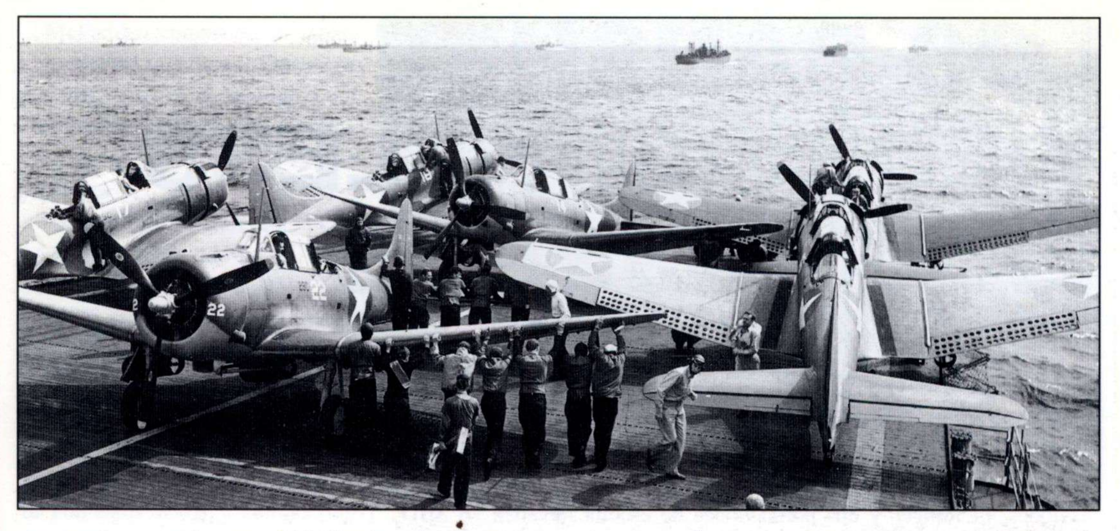
VS-41	18 SBD-3	USS *Ranger* (CV 4)
VGS-26	9 SBD-3	USS *Sangamon* (ACV 26) + 9 TBF
VGS-29	9 SBD-3	USS *Santee* (ACV 29) + 8 TBF
VGS-27	TBF-1	USS *Suwannee* (ACV 27)

Los 18 SBD del VS-41 despegaron desde el *Ranger* en la mañana del 8 de noviembre, con destino a Casablanca. Atrapados por el fuego antiaéreo sobre el puerto, comunicaron por radio la llamada de alerta, "Cañones" y recibieron permiso para atacar con el aviso de "¡A jugar!". Su blanco principal fue el acorazado amarrado de la Francia de Vichy, *Jean Bart*, bautizado así por el corsario del siglo XVII. Uno de los Dauntless fue derribado y tres dañados durante las repetidas salidas, para las que la mayoría de los pilotos del *Ranger* realizaron cuatro misiones durante aquel día.

Unos noventa minutos después salió una unidad naval francesa, causando preocupación por el tráfico marítimo aliado en la costa. El escuadrón de destructores (en el que se pensó erróneamente que había uno o dos

El VS-41 utilizó los SBD-3 desde el *Ranger* durante noviembre de 1942 en apoyo de la Operación *Torch* (la invasión de la parte francesa del Norte de África). Este Dauntless, al que se puede ver en una patrulla antisubmarinos sobre los buques de transporte que trasladan a las tropas de asalto estadounidenses, estaba al acecho de los submarinos de la Francia de Vichy y de los submarinos alemanes.





cruceros) se acercó a unos 64 kilómetros del grupo de transporte, pero los intensos ataques de los F4F le detuvo. En el intervalo, los SBD del *Ranger* y los TBF del *Suwannee* atacaron y reclamaron tres impactos, aunque un Dauntless cayó por culpa de la artillería antiaérea. Los buques de guerra franceses, ralentizados por los ataques aéreos, se retrasaron en su misión y, finalmente, fueron batidos por el fuego de los cañones de superficie.

Aquella mañana se produjo ciertamente el suceso más irónico de la Operación *Torch*, un breve combate que tuvo lugar entre un SBD del *Santee* y un DB-7 de la Francia de Vichy, en el que dos aviones Douglas se dispararon el uno contra el otro. Este episodio fratricida finalizó sin resultado alguno por ninguna de las dos partes.

En el segundo día de la Operación *Torch* no les pasaron muchas cosas a los SBD ya que la mayoría de las acciones de los Dauntless tuvieron lugar en el sur, en las proximidades de Safi, donde el VGS-29 del *Santee* realizó

Otro veterano de *Torch* fue el VC-29, embarcado en el USS *Santee*, que era uno de los portaaviones de escolta asignados a la guerra antisubmarinos en el Atlántico. Este escuadrón, originalmente una unidad de exploración de escolta (VGS-29), fue reorganizado como un escuadrón mixto en marzo de 1943. Estos SBD-5, fotografiados a finales de 1943, están siendo recolocados en la zona delantera de la cubierta de vuelo después de la recuperación.



Los SBD-5 del Escuadrón de Bombardeo 4 estacionados en la zona delantera de la cubierta de vuelo del *Ranger* con los TBF-1 del VT-4, aproximadamente a finales de 1943. El Grupo Aéreo Cuatro atacó el tráfico marítimo controlado por el Eje al norte del Círculo Ártico en la Operación *Leader* durante el mes de octubre de aquel año, hundiendo cinco buques y dañando varios más cerca de Bodø, en Noruega. Dos SBD fueron derribados, una tripulación desapareció y la otra fue capturada.



El Escuadrón de Exploración 3 de la Infantería de Marina (VMS-3) utilizó diversos tipos de aviones en el mar del Caribe hasta que se disolvió en el verano de 1944. A finales de 1943 este escuadrón contaba con seis Dauntless en St. Thomas, en las islas Vírgenes de EE UU.

continuas patrullas antisubmarinos. Sin embargo, durante las misiones sobre tierra en apoyo de las fuerzas terrestres, dos SBD recibieron el fuego de la artillería antiaérea y un piloto y un ametrallador resultaron heridos.

El 10 de noviembre, el VS-41 regresó para acabar con el *Jean Bart* y dos de las nueve bombas lograron impactar. Un ataque posterior de siete SBD, con bombas de 228 kg, se dirigió hacia la molesta batería antiaérea de El Hank.

La única entrada en el diario de vuelo de un SBD en cuanto a un combate aéreo fuera del Pacífico tuvo lugar el día 10. El Ens Donald A. Pattie del VGS-29 del *Santee* mandaba una misión de reconocimiento cuando el SBD de su punto resultó dañado por el fuego terrestre. Pattie, que siguió solo, evitó tres cazas de Vichy y descendió a través de una capa de nubes para aparecer sobre el campo de aviación de Chichaoua, cerca de Marrakech. En la pista estaban alineados los cazas y los bombarderos bimotores, como él mismo relata en su autobiografía, *To Cock a Cannon* (*Montar un cañón*):

"Vi cómo uno de los aviones (un DB-7 de fabricación estadounidense) comenzaba a despegar. Era necesario detenerle rápidamente ya que mi SBD no sería contrincante para su velocidad y su potencia. Viré de repente para una pasada desde arriba y le ordené a mi ametrallador trasero que disparase contra todos los aviones estacionados que pudiera mientras yo me concentraba en el que estaba despegando".

"Eran resquicios de la I Guerra Mundial. Los SBD tenían dos ametralladoras de calibre 12,7 de tiro a vanguardia en el capot del motor... sincronizadas para disparar a través de la hélice. Cuando me aproximé, lo situé con mi alza, apreté el disparador y coloqué una hilera de balas a través de la cabina".

"Después de otra pasada sobre los aviones estacionados, aquel lugar se estaba poblando como una colmena de abejas, así que me imaginé que lo mejor sería tomar el camino de vuelta mientras pudiera. Al ascender a través de la capa de nubes rompí el silencio de radio para notificar al buque la posición y dirigirme hacia casa".

Pattie destacó la ironía de la situación en la que dos aviones Douglas se enfrentaron el uno contra el otro. Casi tres años después, mientras mandaba el VT-23 a bordo del portaaviones ligero *Langley* (CVL 27), Pattie dirigió el único ataque nocturno con torpedos de la Marina de EE UU durante la guerra.

A última hora del día 10 de noviembre, una formación mixta del *Sangamon* se dirigió hacia una columna de blindados franceses entre Rabat y Puerto Lyautey. En una de las misiones más grandes de esta corta campaña, una docena de SBD y TBF del VGS-6, escoltados por diez F4F,

realizaron ataques a baja altura para alcanzar a los vehículos en una pequeña arboleda. El fuego de respuesta fue intenso, pero todos los aviones del CVE regresaron al buque.

Por último, en la mañana del día 11, un SBD del *Santee* y un F4F atacaron el campo de aviación de Marrakech, reclamando tres aviones incendiados sobre el terreno. Al final de la operación los grupos aéreos estadounidenses estaban tan mermados por culpa de las bajas y los daños, que se realizaron varias misiones con un único avión. El acuerdo de alto el fuego entró en vigor aquella mañana, de forma bastante apropiada en el 24º aniversario del Día del Armisticio.

Sin embargo, a los SBD supervivientes no se les concedió mucho descanso, ya que los submarinos alemanes llegaron para sustituir a los submarinos franceses. El día 12 fue hundido un buque de transporte y tres portaaviones y un crucero resultaron atacados.

En total, durante la Operación *Torch* se perdieron nueve SBD por causas operativas o de combate, incluidos cuatro del VGS-29 del *Santee*. El siguiente encuentro de los SBD contra el Eje occidental tendría lugar en circunstancias muy diferentes.

Casi un año después de la Operación *Torch*, en octubre de 1943, el *Ranger* permanecía en el Atlántico con muchas de las mismas tripulaciones aéreas todavía a bordo. Este veterano portaaviones, que se había unido provisionalmente a la Flota Británica Local, recibió la misión de un ataque contra el tráfico marítimo del puerto de Bodø en Noruega, ocupado por los alemanes. Bodø era un puerto enemigo remoto, por encima del Círculo Polar Ártico, pero importante, considerado merecedor de un ataque. Así nació la Operación *Leader*.

El 4 de octubre, el *Ranger* lanzó dos ataques que comenzaron con 20 SBD-5, a 240 kilómetros de la costa. Las tripulaciones del *Bombing 4*, que se dedicaban a la caza a lo largo de la rocosa costa, localizaron un carguero de 8.000 toneladas y lo alcanzaron con dos bombas. Posteriormente, en aquella misma misión, el Lt Cdr Gordon O. Klinsmann mandó sus divisiones en picado contra un petrolero y un buque de transporte, escoltados por un destructor. Atacaron seis SBD, que reclamaron impactos en los dos buques, uno de los cuales encalló.

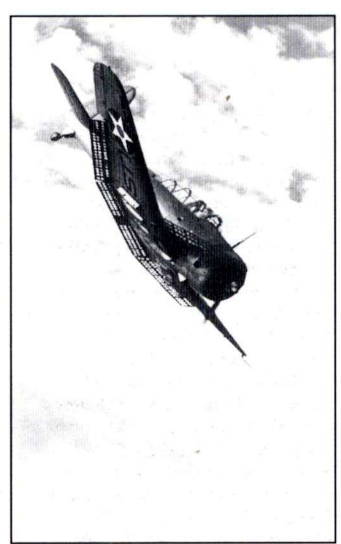
El resto de la fuerza de ataque prosiguió hacia el Puerto de Bodø, con cuatro parejas de SBD que seleccionaron cada una de ellas un blanco. Durante el ataque, el Lt(jg) C. A. Tucker y su ametrallador murieron por culpa de la artillería antiaérea y otro Dauntless cayó en el puerto, siendo su tripulación capturada.

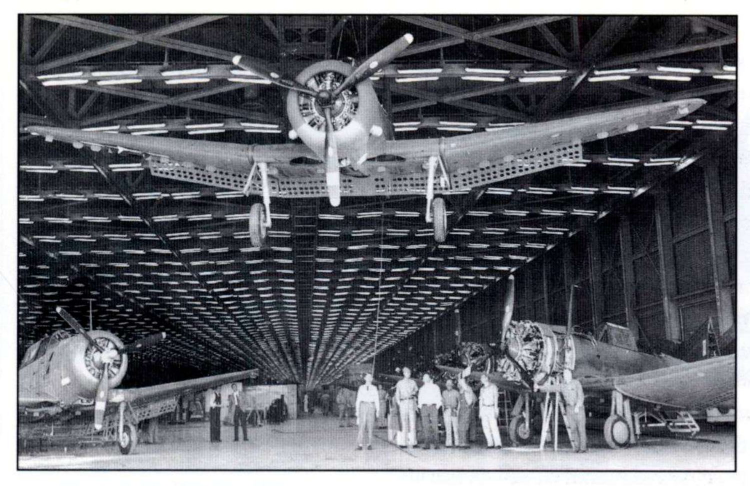
El segundo lanzamiento consistió en diez TBF con escoltas y supuso el derribo de un Avenger. El resultado de esta misión fue cinco buques hundidos o destruidos y cuatro gravemente dañados.

EL VAGIDO DE LOS BANSHEE

La Fuerza Aérea del Ejército de EE UU utilizó los A-24 en combate más de lo que se conoce de forma general. En 1941 la AAF recibió 78 SBD-3, designados como A-24-DE (por Douglas) y bautizados como Banshee. Los SBD y los A-24 se alternaban en la cadena de montaje de El Segundo, en California; la principal diferencia externa de los Banshee era una gran rueda de cola neumática y la ausencia del gancho de cola, aunque el carenado del gancho seguía instalado. En aquel momento, el

Una fotografía publicitaria anterior a la guerra de un A-24 inclinándose en un picado. Aunque sin las bombas, este Banshee representa la capacidad de bombardeo en picado mínima de la aviación del Ejército de Tierra de EE UU ya en 1941. Al centrar la atención en los bombarderos estratégicos multimotores, la USAAC casi no prestó atención a los bombarderos de vuelo en picado en su planeamiento operativo hasta que el éxito de la Luftwaffe demostró el valor en combate de estos aviones en la guerra terrestre. Los estudios demostraron que los modelos bimotores como el Douglas A-20 estaban limitados a ataques de 30º, lo cual reforzó el impulso para los bombarderos de vuelo en picado biplazas.





Los A-24B recién salidos de fábrica y entregados en las instalaciones de la Compañía Douglas Aircraft en Tulsa, Oklahoma, probablemente en torno a diciembre de 1943. Por aquella época esta planta había fabricado 615 bombarderos de vuelo en picado para el ejército, con una media de 68 al mes. Sumados a los 78 SBD-3 desviados de los pedidos de la Marina y a los otros 90 fabricados para el ejército en El Segundo, California, la producción de Banshee totalizó 783 aviones.

ejército concibió el Banshee como un instructor operativo para cubrir esta función mientras recibía otros modelos, especialmente el Curtiss A-25 y el Vultee A-31 Vengeance.

Sin embargo, la situación cada vez peor del Pacífico provocó el envío de los 52 Banshee del Grupo de Bombardeo (BG) 27 a las islas Filipinas. Cuando estalló la guerra las tripulaciones ya habían llegado, pero los A-24 todavía estaban de camino, lo cual exigió su desvío hacia Australia. Allí fueron entregados al Escuadrón de Bombardeo 91, que envió una docena de aviones a la defensa de Java. Las continuas salidas contra las cabezas de playa japonesas no lograron impedir los desembarcos del enemigo, y la superioridad aérea pasó rápidamente a poder japonés. Los A-24, muy inferiores en número y en rendimiento, fueron rápidamente superados.

El resto del envío fue asumido por el BG 8, que los desplegó en Port Moresby, Nueva Guinea. Su peor misión tuvo lugar el 29 de julio de 1942, cuando siete aviones que intentaban bombardear Buna fueron interceptados por los Zero, que derribaron cinco del grupo. Poco después de este episodio los A-24 pasaron mayormente a misiones no de combate durante un año.

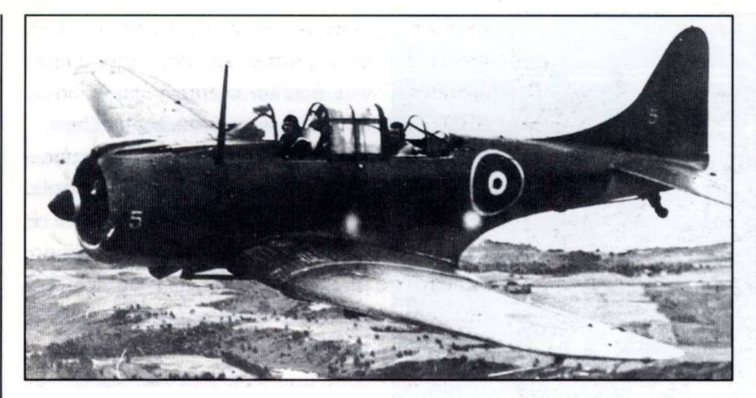
A pesar del escaso rendimiento inicial en condiciones adversas, se siguió fabricando los Banshee. En 1942 se encargaron 24 más, así como 170 A-24A (SBD-4). A lo largo de 1943 se fabricaron 615 A-24B (SBD-5) en la nueva fábrica de Douglas en Tulsa, Oklahoma, elevando la producción total de Banshee a 875.

Aunque diez grupos de la AAF utilizaron los A-24 después de mediados de 1942, sólo dos unidades registraron más combates. El BG 407 lanzó una misión contra Kiska, en las islas Aleutianas, ocupadas por los japoneses, en agosto de 1943, pero por aquel entonces la isla había sido abandonada.

El 531 BS (de vuelo en picado) de Hawai, asignado a la Séptima Fuerza Aérea, fue enviado a las islas Gillbert en 1943. Reorganizado como una unidad de cazabombarderos, el 531 voló junto con los P-39 en situaciones de supremacía aérea de EE UU. Los Banshee con base en Makin atacaron desde comienzos de diciembre de aquel año las bases y el



Los Banshee participaron de forma parcial en los combates de las islas Marshall, que comenzaron a finales de 1943, y en los que atacaron las bases japonesas que se habían dejado atrás. Los blancos más frecuentes fueron Mille y Wotje, donde siguió habiendo instalaciones del enemigo hasta el final de la guerra. Este avión, 42-54459, rueda por la pista detrás de un todoterreno "*follow me*" en la isla de Makin, mientras el operador de radio-ametrallador está de pie sobre el ala observando los peligros del tráfico. El depósito de combustible en la línea central indica que este A-24 va a realizar una patrulla y no una salida ofensiva.



La única unidad de bombarderos de vuelo en picado de la RNZAF fue el Sqn 25, formado por el Sqn Ldr T. J. MacLean de Lange en Seagrove en julio de 1943. Originalmente dotado con nueve SBD-3, proporcionados por el Grupo Aéreo 14 de la Infantería de Marina de EE UU, estos Dauntless *de préstamo* se reforzaron con otros 13 SBD-3 y -4 que llegaron para la instrucción operativa.

tráfico marítimo japoneses de los atolones de Mille y Jaluit, un proceso que continuó hasta la primavera de 1944. Posteriormente, el 531 recibió los P-40 y, en última instancia, los P-51 para las misiones de escolta de largo alcance desde Iwo Jima.

LA CONEXIÓN NEOZELANDESA

La Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda (RNZAF) sólo dispuso de una unidad de bombarderos de vuelo en picado durante la II Guerra Mundial, a saber, el Sqn 25, que utilizó los Dauntless entre 1943 y 1944.

Formado en Seagrove, cerca de Auckland, el 31 de julio de 1943, el oficial al mando del Sqn 25 fue el Sqn Ldr T. J. MacLean de Lange, que más tarde alcanzaría la graduación de air commodore (general de brigada). Equipado originalmente con nueve SBD-3 del Grupo Aéreo 14 de la Infantería de Marina, Lange disponía de 12 tripulaciones de dos hombres y unos pocos especialistas de mantenimiento, pero sus aviones fueron entregados en pésimas condiciones. En aquel momento, la mayoría de los Grupos Aéreos de la Infantería de Marina habían centralizado el mantenimiento, lo cual era administrativamente más sencillo que las asignaciones por escuadrones, porque se podían seleccionar los aviones para las operaciones a partir de los recursos centralizados. Sin embargo, debido a que los aviones no *pertenecían* a ningún escuadrón, la calidad del mantenimiento se resentía. Por lo tanto, pasó una semana antes de que el Sqn 25 pudiera siquiera comenzar a volar, e incluso entonces sólo se podía



Aunque el Dauntless era un avión muy sencillo de pilotar, los accidentes eran inevitables. Al final de la instrucción operativa, los neozelandeses realizaron una media de casi 200 horas *con* este modelo y los ametralladores aéreos entre 60 y 120 horas. Este SBD-4, NZ5024, hizo un caballito al aterrizar y cayó sobre el morro en la tierra blanda.



El Sqn 25 entró en combate en marzo de 1944, utilizando 23 SBD-5 desde Bougainville. Durante los dos meses siguientes, los neozelandeses realizaron ataques contra Rabaul, Nueva Bretaña, en compañía de las unidades de la Infantería de Marina de EE UU y de otras unidades aliadas. En este caso, el NZ5056 rueda por la pista con cobertura de acero perforado de Piva, con una bomba de 456 kg en el portabombas central y una bomba de 45,6 kg bajo cada ala. Aunque no se produjeron bajas en combate durante los dos meses de este escuadrón en Bougainville, se perdieron seis aviones, tres pilotos y dos ametralladores por causas operativas.

disponer de tres o cuatro SBD operativos de media. Por consiguiente, se adquirieron cuatro aparatos más del modelo tres y otros nueve SBD-4 estuvieron disponibles en septiembre.

Los primeros 18 Dauntless recibieron números de serie de la gama NZ200, pero finalmente se asignó la serie NZ500 a los SBD de la RNZAF. Por lo tanto, los SBD-3 tuvieron dos números de serie cada uno, además de su identificación aérea de la Marina de EE UU.

A pesar de estos problemas, el Sqn 25 se puso en marcha con su programa de actualización. La conversión a los Dauntless duraba seis horas de instrucción doble y dieciséis en solitario, incluyendo diez horas con vuelo instrumental. Debido a la escasa visibilidad frontal de los SBD desde la cabina trasera, se consiguieron dos Harvard para facilitar la instrucción de vuelo con instrumentos.

Mientras tanto, el escuadrón había adoptado su lema y su logotipo. La insignia representaba una golondrina del Caspio con una bomba en el pico y el lema moarí *kia kaha* se traducía como *esfuerzo permanente*.

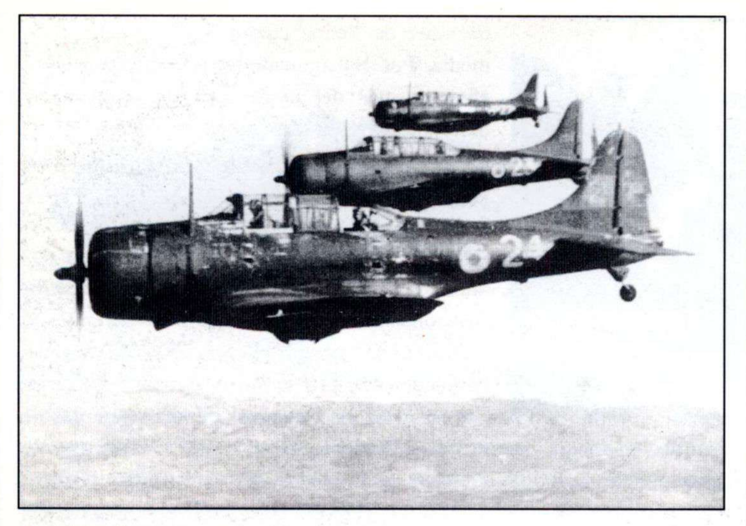
El Sqn 25 se preparó para tres tipos de ataque, el picado de 75º, el planeamiento de 45º y los ataques contra los topes de los mástiles, concebidos para los submarinos enemigos, con recuperación a los 50 pies. En el momento en el que el escuadrón estuvo preparado para desplegarse en combate, los pilotos habían acumulado de 100 a 200 horas con este modelo, y los operadores de radio-ametralladores aéreos de 60 a 120. Antes de su salida, MacLean mandó 18 Dauntless en formación sobre Auckland el 6 de enero de 1944, que según se informó fue la ocasión en la que se vieron más aviones sobre la capital.

Durante el periodo provisional en Palikulo, en Espíritu Santo, el Sqn 25 recibió 18 SBD-4 de la Infantería de Marina y realizó misiones de práctica durante febrero. Estos aviones no estaban en mejores condiciones que los que se habían quedado en Nueva Zelanda, pero aquel mes, más tarde, se enviaron SBD-5 nuevos. Finalmente, el escuadrón dispuso de 24 para mantener un grupo oficial de 18 Dauntless.

El 22 de marzo, el Sqn 25 comenzó su viaje por etapas hacia el norte, hasta el campo de aviación de Piva, en Bougainville, vía Henderson Field, en Guadalcanal. Las 22 tripulaciones del Sqn Ldr De Lange entraron en acción casi inmediatamente, con la asignación por parte del Mando de Ataque de las islas Salomon de 12 salidas los días habituales, con una fuerza media de 15 aviones.

Las misiones a Rabaul se concentraron en dos zonas, varios blancos en las proximidades de los campos de aviación de Simpson y de Vunakanau, a unos dieciséis kilómetros al sur de la ciudad de Rabaul. Una misión con viaje de ida y vuelta duraba de 3,5 a 4 horas en compañía de otros aviones estadounidenses y de la RNZAF. Una misión habitual estaba compuesta de 48 Dauntless y 24 Avenger, además de los escoltas de caza.

En ocho semanas de operaciones las tripulaciones del Sqn 25 sumaron una media de 30 misiones de ataque sin bajas en combate. El 20 de mayo de 1944 la unidad rotó hacia el sur, devolviendo sus aviones con distintivos muy coloristas a la instalación de la Infantería de Marina en las islas



Los escuadrones de la Francia Libre recibieron de 40 a 50 A-24B en Marruecos y Argelia durante 1943. Estos aviones, muy castigados por las condiciones climatológicas, pertenecen a una *escadrille* del *Groupe de Combat* I/17, que realizó patrullas costeras durante aquel periodo.

Russell. A continuación, el personal de MacLean continuó hacia casa en un Dakota.

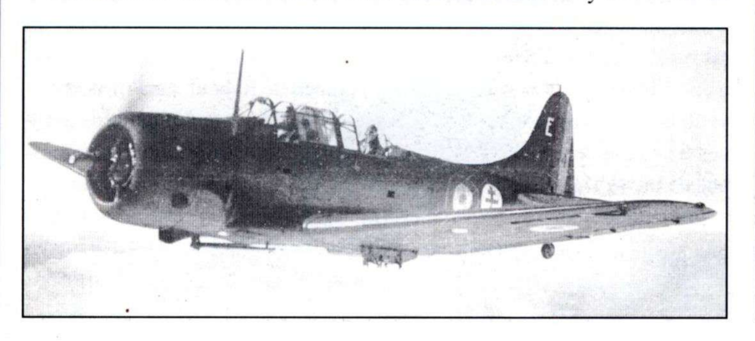
Se consideró una segunda unidad de Dauntless, el Sqn 26, pero nunca se llegó a formar porque el Cuartel General de la RNZAF decidió que los cazas como los Kittyhawk y los Corsair podrían funcionar igualmente bien para los ataques terrestres. Los SBD almacenados en Nueva Zelanda permanecieron en el campo de aviación de Hobsonville hasta que fueron vendidos como chatarra en noviembre de 1947.

Treinta años después de que el Sqn 25 completara su hoja de servicios, el historiador de la RNZAF Sqn Ldr Cliff Jenks resumió el Dauntless como un "fracaso con éxito". Se consideró que los 69 SBD que llevaron las escarapelas de la RNZAF llegaron demasiado tarde para causar una impresión duradera, pero sus tripulaciones se convirtieron en compañeros de la Infantería de Marina de EE UU para la reducción del bastión japonés del Pacífico suroccidental.

LA CONEXIÓN FRANCESA

Francia fue única entre los combatientes de la II Guerra Mundial ya que sus aviadores pilotaron y combatieron contra los SBD al mismo tiempo. Durante la Operación *Torch* (la invasión aliada de Marruecos, controlado por Vichy, en noviembre de 1942), los escuadrones de la Marina de EE UU bombardearon y atacaron blancos militares y navales franceses. Sin embargo, dos años más tarde las tripulaciones aéreas de la Francia Libre pilotaron los SBD contra los adversarios alemanes en Europa.

Los escuadrones de la Francia Libre recibieron entre 40 y 50 A-24B en



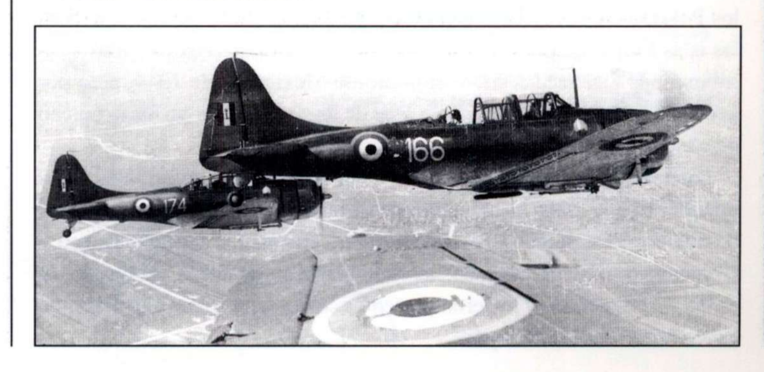
La unidad francesa de Banshee con más experiencia en combate fue el GC I/18 *Vendee*, que utilizó los A-24B en apoyo de las fuerzas aliadas en el sur de Francia durante 1944. Sin embargo, cuando la guerra fue avanzando hacia el norte, los Banshee se centraron en objetivos tanto costeros como interiores en torno a Lorient y Burdeos.

La *Flotille* 4FB fue uno de los dos escuadrones de cazabombarderos de la Marina francesa con los SBD-5 a finales de 1944. Este avión, el 4.F.17, sobrevuela la costa en una misión de exploración a baja cota. Las tripulaciones aéreas para el 3FB y el 4FB procedían en su mayoría de unidades anteriormente equipadas con aviones de fabricación estadounidense para la exportación, como los Martin 167 y los Vought 156. Instruidos en Marruecos, llegaron a tierra en el continente europeo para comenzar las operaciones de combate en diciembre de 1944.

1943 y realizaron la instrucción inicial en Marruecos y Argelia. El *Groupe de Combat* I/17 *Picardie* utilizó una variedad de aviones aliados de segunda línea, con los A-24 asignados a una *escadrille* para las patrullas costeras.

A comienzos de 1944 se estableció un nuevo grupo con el intento de abastecer a las unidades de la resistencia francesa por vía aérea. El *Groupe de Combat* I/18 *Vendee* fue organizado como una unidad de cazabombarderos con un fuerte componente de las experimentadas tripulaciones de los A-24 de Siria y Marruecos. Con la invasión angloestadounidense del sur de Francia en agosto, la unidad del Commandant Lapios voló hasta la recién liberada Toulouse.

Mientras los defensores alemanes se retiraban, los aviadores del *Vendee* realizaron continuas misiones a comienzos de septiembre para mantener la presión sobre el enemigo. Sin embargo, el sistema de artillería antiaérea del ejército alemán, diseñado de forma científica, podía ser letal; tres A-24 fueron derribados en dos días y la mayoría de los supervivientes resultaron dañados.



Los diferentes distintivos de unidades son evidentes en estos Dauntless, probablemente cerca de la costa atlántica en 1945. Todavía llevan el diseño de pintura tricolor de la Marina de EE UU y tienen el ancla de la *Aeronautique Navale* superpuesta sobre las escarapelas de las alas y sobre el distintivo de cola, pero no en el círculo del fuselaje. Los números de identificación con tres dígitos sustituyeron a las inscripciones de las *flotilles*, utilizadas con anterioridad. Tanto el 3F como el 4F realizaron aterrizajes en los portaaviones a bordo del *Dixmunde* y el *Arromanches* después del final de la guerra.

Cuando las fuerzas aliadas avanzaron más hacia el interior de Francia, el GC I/18 demostró su valor en repetidas ocasiones. Se asignaron misiones de bombardeo en picado a este grupo a lo largo de la costa atlántica, ayudando a reducir los fortines alemanes y aislando ciudades portuarias como Lorient y Burdeos. También surgió la oportunidad de misiones contra el tráfico marítimo, ya que los buques controlados por los nazis intentaban mantener la llegada de suministros a los puertos rodeados.

Al final de la guerra en Europa, en mayo de 1945, los 25 A-24 supervivientes fueron devueltos a Marruecos, donde se utilizaron como aviones de instrucción. Según el historiador francés J. Cuny, los últimos Banshee quedaron parados en tierra en 1953.

Tras la Operación *Anvil-Dragoon* en la Riviera, la aviación naval francesa (la *Aeronautique Navale*) recibió también los SBD-5. Se organizaron dos escuadrones, o *flotilles*, formados e instruidos en Marruecos a finales de 1944, en torno a las tripulaciones aéreas que anteriormente habían utilizado los Martin 167 y los Vought 156; siendo estos últimos modelos de exportación de los bombarderos de exploración SB2U.

A las *Flotilles* 3FB y 4FB se les asignaron, a cada, una 16 Dauntless bajo el control administrativo del *Groupe Aeronavale 2*. Registraron sus dos primeras misiones de combate el 9 de diciembre de 1944, volando desde Cognac. Al igual que sus colegas de la fuerza aérea, los aviadores navales descubrieron que la artillería antiaérea alemana de 20 mm y 37 mm era una amenaza, ya que cuatro de las cinco bajas en combate se atribuyeron al fuego antiaéreo. La otra baja fue provocada por la detonación prematura de una bomba.

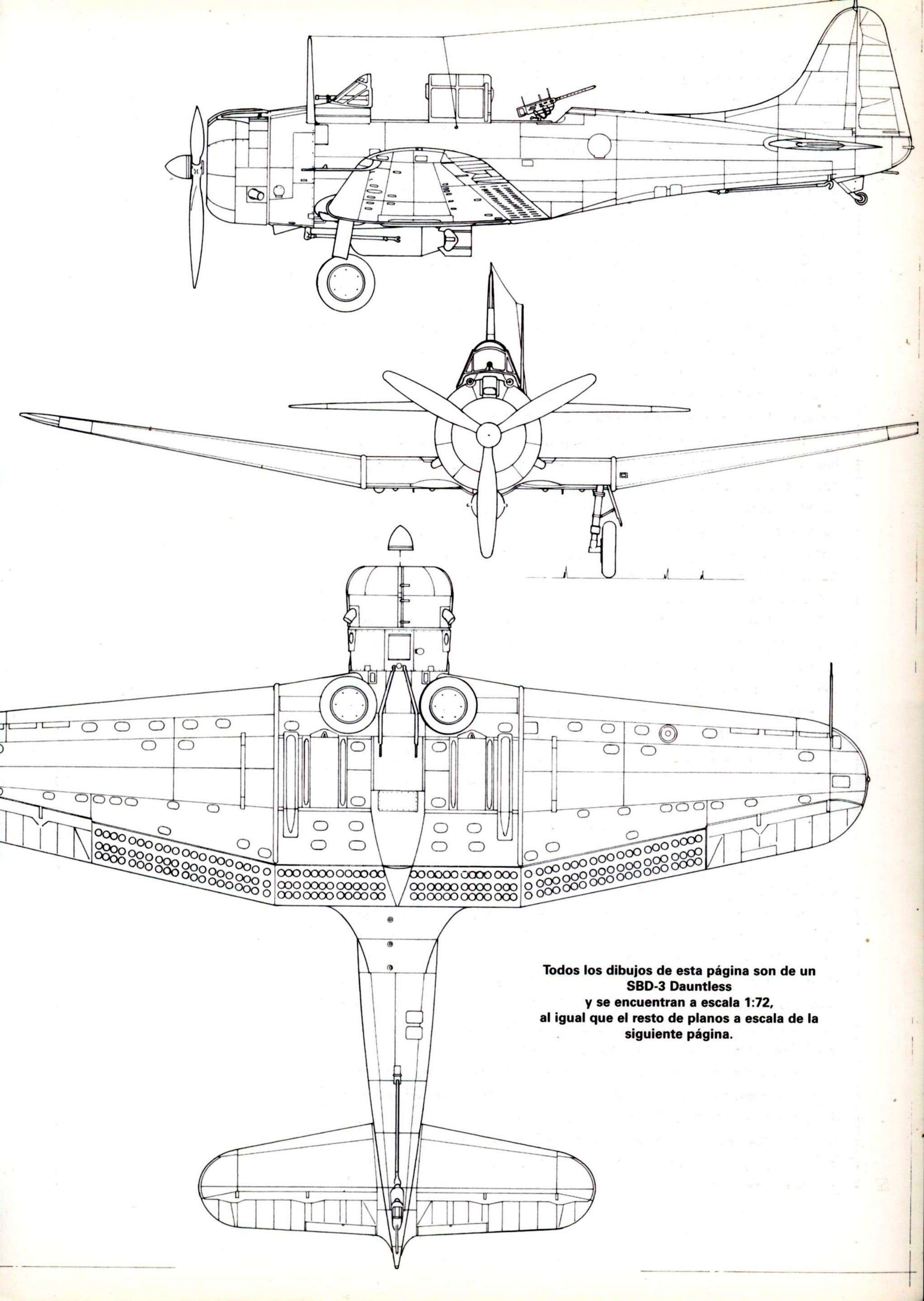
Sin embargo, los Dauntless hicieron una demostración en el teatro de operaciones europeo cuando el Grupo Aeronaval 2 realizó una media de 72 salidas al día durante una semana de abril de 1945, una media de tres misiones por avión y día.

Después de la guerra, las tripulaciones de la *Aeronautique Navale* pudieron, finalmente, utilizar sus aviones navales de forma adecuada, en el mar. Las *Flotilles* 3F y 4F operaron desde los antiguos HMS *Biter*, como el *Dixmunde*, y HMS *Colossus*, como el *Arromanches*, hasta por lo menos 1949.

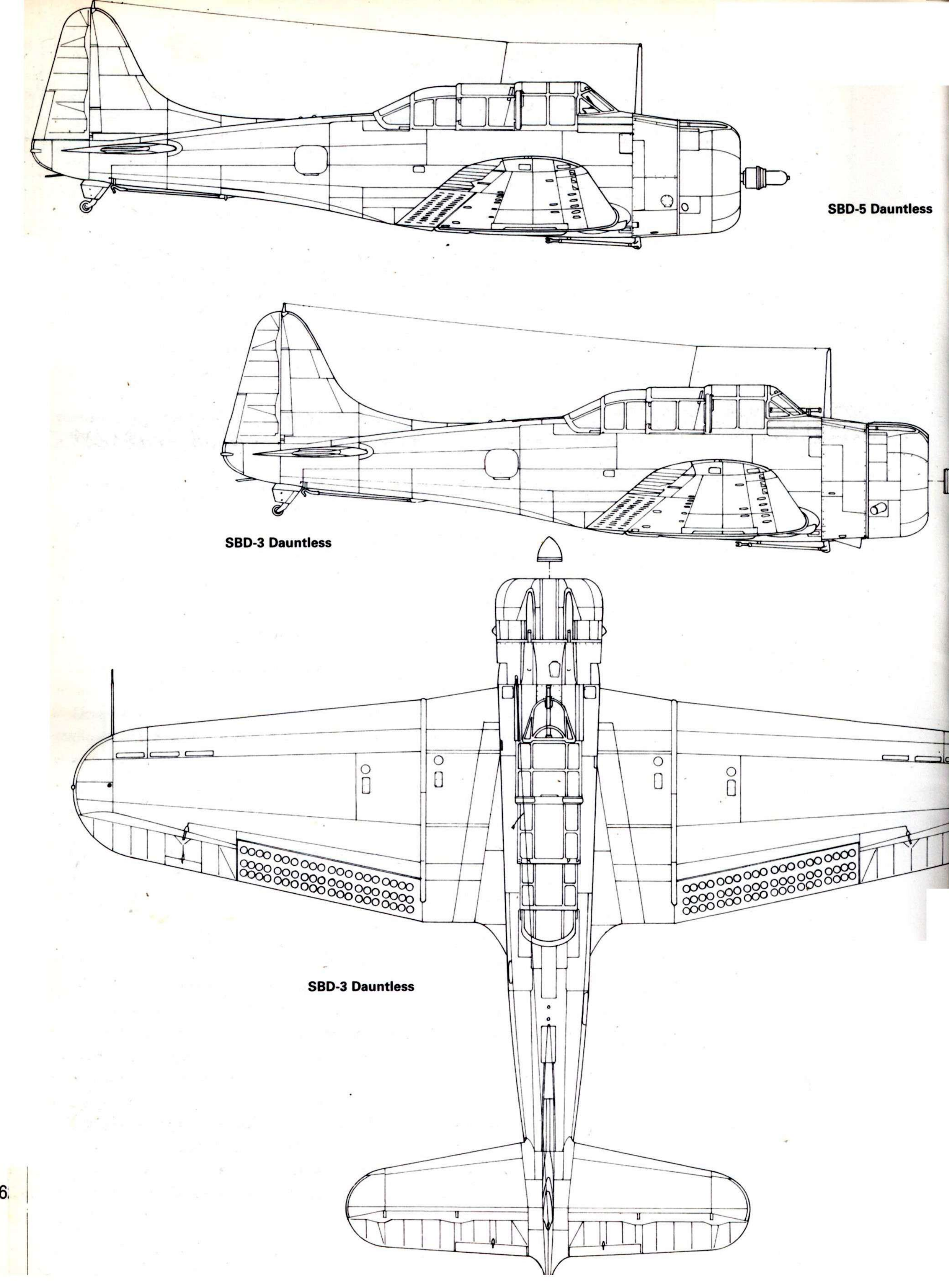
Los A-24 de la Fuerza Aérea francesa se emplearon después de la guerra en la instrucción operativa, tanto en Francia como en Marruecos. Además, la policía del desierto marroquí utilizó algunos Banshee, posiblemente hasta finales de 1953.

Otro usuario extranjero de los Banshee fue México; una *esquadra* de la Fuerza Aérea Mexicana se instruyó con 26 A-24 antes de actualizarse con los P-47D para el combate con la Quinta Fuerza Aérea de la USAAF en las islas Filipinas. Posteriormente, los Douglas realizaron patrullas antisubmarinos localizadas sobre el Golfo de México desde 1944, pero por aquel entonces, la *segunda época feliz* de los submarinos ya hacía mucho que había terminado en las aguas americanas.

Aunque sólo participó en el servicio en el extranjero en pequeñas cantidades, la serie SBD/A-24 amplió de forma importante la función global de este modelo; desde el Pacífico hasta el Atlántico y el Mediterráneo y el propio continente europeo, los bombarderos de vuelo en picado de Tulsa y El Segundo se hicieron presentes contra las fuerzas de Alemania, así como contra las de Japón.



Todos los dibujos de esta página son de un SBD-3 Dauntless y se encuentran a escala 1:72, al igual que el resto de planos a escala de la siguiente página.


SBD-5 Dauntless
SBD-3 Dauntless
SBD-3 Dauntless



El Douglas SBD Dauntless, sin duda alguna el bombardero de vuelo en picado con más éxito que entró en servicio de 1ª línea con la aviación de cualquiera de los ejércitos, fue el azote de la Flota Imperial Japonesa en los cruciales años de la Guerra del Pacífico. 54 SBD de los portaaviones *Enterprise* y *Yorktown* destruyeron el núcleo de la victoriosa agrupación táctica de Pearl Harbor del Adm Yamamoto en la decisiva batalla de Midway el 4 de junio de 1942, al enviar a cuatro portaaviones grandes a su tumba acuática en el transcurso de tan sólo 24 horas, una derrota de la que la Marina Japonesa nunca se llegaría a reponer completamente. El revolucionario diseño del SBD, con la superficie reforzada totalmente en metal, mostró una fortaleza como plataforma aérea que le convirtió en el bombardero de vuelo en picado ideal; además, tenía alas anchas con una sección central horizontal y los paneles exteriores muy afilados con *flaps* dobles separados y perforados que se doblaban como frenos de picado durante los agudos ataques de bombardeo.

El SBD-3 fue la versión más utilizada en combate y unos 584 aparatos volaron desde las cubiertas de los portaaviones o desde las bases de las islas en las batallas de Guadalcanal, el Mar del Coral y Midway. Este volumen examina el impresionante registro de guerra de este avión, trazando su carrera en el frente con la Marina durante todo el conflicto del Pacífico.



OSPREY AVIATION

